Grenzen der deutschen Gebietshoheit bei den völkerrechtlichen und deutschen Sicherheitsanforderungen an die Seeschiffahrt

Dissertation

zur Erlangung der juristischen Doktorwürde
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
der Schlesischen Friedrich Wilhelms-Universität
zu Breslau

vorgelegt von

Walter Badenhoop
Referendar

1934

Druck und Verlag von F. W. Kalbfleisch in Gelnhausen

Gedruckt mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Universität Breslau.

Berichterstatter: Professor Dr. Wegner.

Gliederung.

Literaturverzeichnis.

Anzilotti, D.: Lehrbuch des Völkerrechts. I. Bd.: Einführung — Allgemeine Lehren. Berlin u. Leipzig 1929.
Becker, Paul: Der völkerrechtliche Schutz des menschlichen Lebens auf hoher See. Würzburg 1919.
Borchard-Fulst: Seeverkehrsrecht. Berlin 1928.
Bonfils: Lehrbuch des Völkerrechts. Berlin 1904.
Bühler: Der Weltpostverein. In Heft 20 für Völkerrechtsfragen.
Burckhardt, W.: Die völkerrechtliche Verantwortlichkeit der Staaten. Bern 1928.
Bustamentey Sirven, Antonio Sanchez de: Das Territorialmeer, in der Uebersetzung von H. Rost. Berlin 1930.
Calker von: Das Problem der Meeresfreiheit und die deutsche Verkehrspolitik. Jena 1917.
Donati, O.: Stato e territorio. 1924.
Duckworth, L.: The Principles of Marine Law. London 1930.
Fauchille, P.: Traité de droit international public, Tome Ier, Ier et IIième partie, Paix, Paris 1925.
Fricker, K. V.: Vom Staatsgebiet. Tübingen 1867.
— „ —: Gebiet und Gebietshoheit. In Festgabe für Albert Schäffle. Tübingen 1901.
Frisch, von: Fremdenrecht. In Strupps Hdw. d. Staatsw. Bd. I.
Gerber, K. F. von: Grundzüge des Staatsrechts. Leipzig 1880.
Graf, Ernst: Internationale Verkehrsfragen und ihre Regelung in der Nachkriegszeit. Würzburg 1929.
Gidel: Le droit international public de la mer. Paris 1932.
Hall, W. E.: A treatise on International Law. London 1917.
Harmst, Bernhard: Völkerrechtliche Sicherungen der wirtschaftlichen Verkehrsfreiheit in Friedenszeiten. Jena 1918.
Heilborn, P.: Interessensphären. In Strupps Hdw. d. Staatsw. Bd. I.
Helfritz, F.: Allgemeines Staatsrecht. Berlin 1928.
Henrich, W.: Theorie des Staatsgebiets. Wien 1922.
— „ —: Kritik der Gebietstheorien. In der Zeitschrift für Völkerrecht. Bd. 13. Breslau 1926.
Heymann, Eduard: Territorialitätsprinzip und Distanzdelikt. Berlin 1914.
Hold-Ferneck: Lehrbuch des Völkerrechts.
Holtzendorff, F. von: Handbuch des Völkerrechts. Bd. II. Hamburg 1887.
Hue de Grais, Graf: Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preußen und im Deutschen Reich. Berlin 1922.
Isay, E.: Das deutsche Fremdenrecht. Berlin 1923.
Krauß: Friedensverträge. In Sonderabdruck aus Hdw. d. Staatsw. IV. Bd.
Laun: The principles of International Law. London 1929.
Lawrence, T. J.: Le régime international des ports. Paris 1928.
Législation sur la Navigation Maritime et la Navigation Intérieure. Bruxelles 1927.
Leibholz, Gerhard: Das Verbot der Willkür und des Ermessensmißbrauchs im völkerrechtlichen Verkehr der Staaten. 1928.

Lenz, A.: Der Wirtschaftskampf der Völker und seine internationale Regelung.
Lingg, Emil: Das Rechtsproblem des Völkerbundes. Wien 1930.
Liszt-Fleischmann: Lehrbuch des Völkerrechts. Berlin 19.
Lochner: Das Gastrecht der Schiffe nach den Abkommen der zweiten Genfer Verkehrskonferenz. Würzburg 1926.
Lukas: Deutschland und die Idee des Völkerbundes. Münster 1921.
Mannhard, J. W.: Die polizeilichen Aufgaben des Seemannsamtes. Hamburg 1913.
Martins, G.: Deutschland und der Wiederaufbau des internationalen Rechts.
Merchant Shipping Act 1894. London.
Meurer, Chr: Das Gastrecht der Schiffe in Krieg und Frieden. Berlin 1918.
— „ —: Das Programm der Meeresfreiheit. Tübingen 1918.
Neubecker: Internationales Privatrecht, im Jahrbuch für den internationalen Rechtsverkehr. 1912/13.
Neumeyer, K.: Internationales Privatrecht. Bd. III. Berlin 1926.
Preuß, Hugo: Das Völkerrecht im Dienste des Wirtschaftslebens. Berlin 1891.
Radnitzky, E.: Die rechtliche Natur des Staatsgebietes. In Arch. öff. R. Bd. 20. Tübingen 1906.
Roemer, Heinrich: Die Sicherung völkerrechtlicher Verhältnisse. Würzburg 1931.
Schaaf, Walter: Völkerrechtliches Durchsuchungsrecht von Schiffen auf dem Gebiet des Sklavenhandels. Würzburg 1917.
Schedel, K.: Der Zusammenstoß der Schiffe. Würzburg 1931.
Schoenborn, W.: La nature juridique du territoire. In Académie de droit international. Paris 1930.
Sebba: Das öffentliche Seerecht. 1932.
Sombart, Werner: Die Zukunft des Kapitalismus. Berlin 1932.
Stier-Somlo: Die Freiheit der Meere und das Völkerrecht. Leipzig 1917.
Stilz, Richard: Notstand im Völkerrecht. Würzburg 1930.
Striemer, Hugo: Die rechtssetzenden Staatsverträge im Völkerrecht. Berlin 1914.
Strupp, K.: Grundzüge des positiven Völkerrechts. Bonn 1928.
— „ —: Theorie und Praxis des Völkerrechts. Berlin 1925.
Triepel, K.: Die Freiheit der Meere. Bern 1917.
— „ —: Die Freiheit der Meere und der künftige Friedensschluß. Berlin 1917.
— „ —: Internationale Wasserläufe. In Völkerrechtsfragen, Heft 35. Berlin 1931.
Tambacopulos: Das Brüsseler Uebereinkommen von 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über d. maxime Bergung und Hilfeleistung. 1915.
Wallberer, G.: Der Schutz des menschlichen Lebens auf der See durch das Völkerrecht. Würzburg 1932.
Wüstendörfer: Die kommende Reform des Deutschen Seerechts. Berlin/Leipzig 1927.

Vorwort.

Die Anregungen zu dieser Arbeit gaben Prof. Wegner, Breslau und der Norddeutsche Lloyd Bremen. Sie betrafen die Feststellung, daß die durch innerstaatliches Recht und durch eigene Initiative der deutschen Schiffahrtsgesellschaften auf das Höchstmaß eines gesicherten Betriebes gebrachte deutsche Seeschiffahrt zum Teil unter fremdstaatlicher Konkurrenz unangemessen zu leiden habe, da diese infolge des Mangels an verschiedenartigen, zumeist sehr kostspieligen Sicherheitseinrichtungen einen billigeren Seeschiffahrtsbetrieb durchführen könne.

Wenngleich auch der Verfasser naturgemäß nicht in der Lage war, den gesamten Fragenkomplex in seiner wirtschaftlichen Tragweite zu überblicken und demgemäß seine Folgerungen zu ziehen, so werden doch gewisse Nachteile für das deutsche Wirtschaftsleben bei oben geschilderter Sachlage nicht abzuleugnen sein, insbesondere aber nicht die hierdurch entstehende Gefährdung deutschen Menschenlebens auf fremdem Schiff — es sei nur an die letzten noch reichlich ungeklärten Schiffsbrände der französischen Linien erinnert.

Die rechtlichen Hintergründe dieses Mißverhältnisses aufzudecken und die Möglichkeit einer Beseitigung aufzuweisen, war daher naheliegend und konnte gleichzeitig die Erörterung der breiten rechtlichen Grundlage bringen, die die deutsche Seeschiffahrt für sich beansprucht oder beanspruchen könnte und die sie, wie zu zeigen sein wird, mit dem Völkerrechte in gewissen Punkten teilen muß.

I. Einleitung.

Die Frage der Gebietshoheit bei der Gewährleistung einer gefahrlosen Seeschiffahrt ist die Frage danach, ob und in welchem Umfange ein Küstenstaat auf Grund seiner Gebietsherrschaftsbefugnisse, die entweder in innerstaatlichen oder völkerrechtlichen Bestimmungen zum Ausdruck kommen, einen Einfluß hat auf die Durchführung eines gefahrlosen Seeschiffahrtsbetriebes, insbesondere auf die fremde Seeschiffahrt, soweit sie in den tatsächlichen und rechtlichen Machtbereich des Küstenstaates gelangt.

Es muß dabei zunächst, nach Abgrenzung des Begriffes der Gebietshoheit und seiner räumlichen sowie sachlichen Ausdehnung der Status des heutigen Völkerrechts und deutschen Rechts auf diesem Gebiet festgestellt werden. Die Würdigung dieses Zustandes, die Aufzeigung der zu erwartenden Entwicklung und der noch auszuwertenden Möglichkeiten wird im Rahmen folgender Gesichtspunkte vorzunehmen sein.

Die Regelung eines gefahrlosen Seeschiffahrtsbetriebes ist — praktisch gesehen — zunächst eine Frage des Verkehrs. Die Entwicklung der Technik, der Wirtschaft, die Erschließung überseeischer Staaten u. a. m. hat einen zwischenstaatlichen Seeverkehr von ungeahntem Ausmaß geschaffen. Ziel sämtlicher beteiligten Wirtschaftskörper und Staaten ist es, und muß es sein, diesem Verkehr eine höchstmögliche Sicherheit zu verleihen, um eine ungefährdete Beförderung von Mensch und Fracht sicherzustellen. Aus diesen Erwägungen heraus ist auch in Deutschland vornehmlich das Reichsverkehrsministerium die Stelle, die sich mit diesen Fragen beschäftigt.

Zum anderen ist es eine Frage, die die Wirtschaft stark interessiert, da sie ja mit ihrem Kapital an dem Ausbau der Schiffahrt, an der praktischen Durchführung sämtlicher Sicherheitsanforderungen am empfindlichsten beteiligt ist. Dies besonders ist der Ansatzpunkt nationaler wirtschaftlicher Interessen.

Die rechtlichen Voraussetzungen zur Erreichung dieses Zieles ruhen zutiefst in der Gebietshoheit, dann aber, konkret als zwingende rechtliche Erscheinungsform gefaßt, grundsätzlich im deutschen Polizeirecht. Denn die Gewährleistung eines gefahrlosen Schiffahrtsbetriebes dient der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung. Diesem Grundsatz entspricht es auch, wenn deutscherseits die rechtliche Regelung dieser Materie vielfach in Polizeiverordnungen zum Ausdruck gekommen ist.

Die rechtlichen Erscheinungsformen, die eine Einflußnahme der Gebietshoheit rechtfertigen, sind deutscherseits in erster Linie Polizeiverordnungen, sodann Verwaltungsanordnungen, schließlich aber auch Gesetze und sind, soweit sie ausdrücklich von fremder Seeschiffahrt reden, ein Teil des Fremdenrechts, d. h. sie verkörpern einen Teil jener Normen, die die Rechtsstellung der Ausländer bezw. ausländischer Seeschiffahrtsbetriebe in einem konkreten Staate regeln.

Die genannten rechtlichen Erscheinungsformen schließen demnach als Ausflüsse der Gebietshoheit bei ihrem Vorliegen, eine andere Gewalt mehr oder weniger aus. Damit stehen sie in einem gewissen Gegensatz zu den Wirkungen der Personalhoheit, die als solche folgerichtig im Laufe einer Entwicklung, welche die Gebietshoheit verstärkt, immer mehr verdrängt werden muß.

II. Das Wesen der Gebietshoheit.

1.

Der Staat im Sinne des Völkerrechts wird nach herrschender Meinung durch drei Merkmale charakterisiert. Durch die Staatsgewalt oder Gebietshoheit, durch das Staatsvolk und das Staatsgebiet. Hier soll zunächst die Gebietshoheit zum Gegenstand der Ausführungen gemacht werden. Ueber die rechtliche Natur der Gebietshoheit gibt es im wesentlichen drei Theorien, die Objektstheorie, die Raum- oder Eigenschaftstheorie und die Kompetenztheorie.

Die älteste ist die Objektstheorie. Sie wurde schon im Mittelalter gelehrt und stellte sich das Staatsgebiet als Objekt vor, über das der Fürst wie über eine Sache als Eigentümer Gewalt hatte. Diese Anschauung entwickelte sich im Ausgange des Mittelalters dahin, daß man das Gebiet nicht mehr als Privateigentum des Fürsten ansah, sondern als Objekt der staatlichen Macht. Dabei handelte es sich also um ein öffentlichrechtliches Sachenrecht des Staates an seinem Gebiet.[1]) In diesem Sinne wird die Lehre auch heute noch vielfach vertreten.[2]) So sagt Fauchille:

„Chaque Etat est dans ses relations avec les autres Etats propiétaire d'une territoire."

Weitere Anhänger dieser Objektstheorie sind Hall[3]), Oppenheim[4]), Bonfils[5]) und Martens[6]). Alle diese Schriftsteller verstehen unter dem Eigen-

---

[1]) In starkem Maße zur Entwicklung dieser Theorie hat Heilborn mit seinem 1896 erschienenen „System des Völkerrechts" beigetragen, in welchem er sich (S. 14 ff.) Staat und Gebiet als Subjekt und Objekt mit dazwischen bestehenden Rechtsbeziehungen (S. 36) vorstellt. Eine Anschauung, die nicht zuletzt von Hold-Ferneck (Bd. II S. 49) auf das schärfste bekämpft worden ist.

[2]) Henrich, S. 221; Fauchille, Traité I, Ier Partie, page 450; Lawrence, S. 137; Donati bei Schönborn, S. 26.

[3]) S. 103 ff.

[4]) International law I, S. 217 ff.

[5]) Manuel, S. 266 ff.

[6]) Bergbohm I, S. 344 ff.

tum des Staates an seinem Gebiet ein völkerrechtliches Eigentum (une propriété du droit des gens), das wohl vereinbar wäre mit einem Eigentum privatrechtlicher Art. Das erstere besteht nach ihrer Meinung im Verhältnis der Staaten untereinander, das letztere im Verhältnis von Personen zueinander. Diese sollen aber wiederum den einzelnen Staatsrechten unterworfen sein. Die beiden Eigentumsarten würden sich jedoch nicht ausschließen, da jedes Verfügungsrecht je nach den Subjekten, gegenüber welchen, und den Normen, auf Grund welcher es gelte, relativ sein.

Es aber lediglich auf das Staatsgebiet als solches bei der Frage der Gebietshoheit abzustellen, erscheint zu eng. Wenngleich auch viele der dort aufgezeigten Gedankengänge sich in den späteren Theorien und auch in der hier zu vertretenden Raumtheorie wiederfindet, so ist doch z. B. die Beziehung eines Staatsvolkes zu seinem Gebiet zu wichtig, als daß man ihr bei der Definition des Begriffes „Gebietshoheit" keinen Platz lassen könnte[7]). Eine solche Lehre ist daher grundsätzlich wie auch für vorliegende Betrachtungen abzulehnen.

Bevor wir auf die, historisch der Objektstheorie folgende, nämlich auf die Raumtheorie eingehen, sei noch die jüngste Gebietshoheitstheorie — Kompetenztheorie — erwähnt.

Ihr Begründer ist Radnitzky. Er wendet den Begriff der Kompetenz nicht nur auf Organe des Staates, sondern auch auf den Staat selbst an. Der Staat selbst habe eine Kompetenz, und zwar eine dreifache, eine sachliche, personelle und örtliche. Die sachliche Kompetenz sei der Inbegriff der vom Staate jeweils in Anspruch genommenen sachlichen Hoheitsrechte (Justiz, Militär, Eisenbahn usw.). Personelle Kompetenz sei gleichbedeutend mit Personalhoheit, örtliche mit Gebietshoheit. Das Gebiet sei demnach die örtliche Kompetenzsphäre, der örtliche Wirkungskreis der Staatsgewalt. So besteht auch für Verdroß das Verhältnis des Staates zu seinem Gebiet in einem „Bündel von Zuständigkeiten"[8]). Im wesentlichen stehen auch Henrich, v. Kelsen und Schoenborn auf diesem Standpunkt, Schoenborn[9]), welcher meint, daß auf dem Gebiet der allgemeinen Staatslehre „cette thèse et cette théorie purement juridiques ne fournissent point les solutions cherchées".

Eine solche Lehre ist in ihrem Aufbau und Ergebnis ebenfalls entschieden abzulehnen. Sie gibt dem Staat in seiner Hoheitsgewalt ein „Bündel von Zuständigkeiten". Sie verkennt damit die lebendige Einheit eines Staates und „verflüchtigt den Staat zum völkerrechtlichen Beziehungspunkt"[10]).

Die der vorliegenden Arbeit zugrunde gelegte Raum- oder Eigenschaftstheorie ist zur Zeit die herrschende. Als Gründer dieser Lehre kann man Gerber bezeichnen[11]), der als erster mit Nachdruck darauf hingewiesen hat, daß die Gebietshoheit nicht eine Sammlung einer Reihe besonderer materieller Hoheitsrechte der Staatsgewalt darstelle, die den Grund und Boden zum praktischen Objekt habe, sondern meint: „Der Inhalt des

---

[7]) Hold-Ferneck II, S. 49.
[8]) S. 300 ff.
[9]) S. 46.
[10]) Wegner, Einführung, II, S. 88.
[11]) Henrich S. 31.

Rechtes des Staates am Staatsgebiet ist nur allein der, daß der Staat auf ihm Staat sein darf, daß das Territorium die örtliche Ausdehnung der Wirkung seiner Staatsgewalt darstellt, und daß er die Anerkennung desselben als örtlichen Machtgebiets in Anspruch nehmen kann"[12].

Fortgeführt und entwickelt wurde die Raumtheorie von Fricker[13]. Neuere Vertreter sind Jellinek[14], Liszt-Fleischmann[15], Helfritz[16], Holtzendorff[17], Wegner[18] und Hold-Ferneck[19]. Alle Raumtheoretiker sehen in dem Gebiet des Staates ein Element des Staates und der Staatshoheit selbst. Die Hoheitsgewalt ist, wie Liszt-Fleischmann sagen[20], „die Staatsgewalt bezogen auf das Staatsgebiet und durch diese Beziehungen räumlich umgrenzt. Sie ist Imperium, nicht Dominium, völkerrechtlich anerkannte Herrschaft über Menschen innerhalb des Gebietes, nicht ein dingliches Recht an dem Gebiet".

Es ist wichtig, die in dieser Theorie liegende Betonung einer straffen, willensgeformten Herrschaftsgewalt des Staates zu erkennen im Hinblick auf die Stellung dieser Gewalt zu der anderer Staaten und der Machtsphäre eines Völkerrechts. Im folgenden werden die Auswirkungen der Gebietshoheit im einzelnen und auf dem besonderen Gebiete des Rechtes der Sicherheitsanforderungen untersucht werden. Jedoch kann schon hier gesagt werden, daß der Gebietshoheit eine nicht zu unterschätzende Kraft innewohnt, die den Gedanken der „Solidarität der Staaten", der auch heute noch nach Ansicht vieler zu einer innigen Völkerrechtsgemeinschaft führen wird, nur so lange respektiert, als es mit den eigensten nationalen Interessen zu vereinbaren ist. Eine solche Auffassung kann nicht lediglich als eine subjektive Auslegung des Gedankens der Gebietshoheit bezeichnet werden. Sie wird heute schon von dem Willen vieler Völker getragen und ist auf dem Wege, auch wissenschaftlich Allgemeingut zu werden. „Wir stehen mitten im Wandel von einer grenzverwischenden zu einer grenzverfestigenden Entwicklung"[21]. Diese Auffassung von der Gebietshoheit, die im übrigen durchaus in der Raumtheorie verankert ist, finden wir auch wieder in dem Begriff der Souveränität, wie ihn Hold-Ferneck[22] als den Ausdruck einer stolzen Unabhängigkeit der Staaten geprägt hat. Wenn dieser die Souveränität als das Kennzeichen eines Staates schildert, der „Herr in seinem Hause" ist[23], und ihren Inhalt darin findet, daß „der Staat nicht von anderen Staaten darin gehindert ist, für seine Selbsterhaltung zu sorgen[24], so beweist dies, daß die „Souveränität" untrennbar ist von dem Begriff einer starken Gebietshoheit. Wenn Hold-Ferneck weiterhin diesen Gedanken der Souveränität, der geboren aus dem Nationalgefühl der Völker eine immer größere innere und äußere Macht erlangen soll und wird, als die Schranke bezeichnet, vor dem das Völkerrecht Halt machen muß[25], als den Begriff, der eine Völkerrechtsgemeinschaft oder eine Völkerrechtsordnung aus den Angeln heben kann, so ist dies als solches nur eine These. Interessant ist jedoch, daß

---

[12] S. 66. [13] Vom Staatsgebiet, Gebiet und Gebietshoheit.
[14] S. 394. [15] S. 129. [16] Bd. II S. 55.
[17] Bd. II S. 227 ff. [18] Bd. II S. 88. [19] Bd. II, S. 50. [20] S. 129.
[21] Bang, Nationalwirtschaft, II, S. 567 ff.
[22] S. 121 ff. [23] S. 140. [24] S. 14.
[25] S. 142.

diese These bestätigt wird in dem konkreten Recht der Sicherheitsanforderungen an die Seeschiffahrt.

2. Die räumliche Ausdehnung der deutschen Gebietshoheit.

Nachdem wir den Begriff der Gebietshoheit, ihren rechtlichen Inhalt festgestellt haben, müssen wir prüfen, auf welchen tatsächlichen Raum der Erdoberfläche sich die deutsche Gebietshoheit erstreckt, die bei den hier angeschnittenen Fragen in Betracht kommt.

Unstreitig erfaßt die Gebietshoheit das Staatsgebiet, d. h. das Festland und die Inseln. Dabei hat man zum Festland nach herrschender Meinung[26]) noch den Strand bei niedrigstem Ebbestand hinzuzurechnen (La baisse de la basse mare). Für Deutschland ergibt sich das aus der deutschen Prisenordnung vom 30. September 1909, wo in Ziffer 3a die Territorialgewässer von der „Niedrig-Wasser-Küsten-Linie" an gerechnet werden[27]).

Da es sich aber bei der hier zu bearbeitenden Frage in der Hauptsache um eine auf das Meer sich erstreckende Gebietshoheit handelt, fragt es sich, ob die Deutschlands Küsten umspülende See wenigstens zu einem Teil Staatsgebiet ist und daher seiner Gebietshoheit unterworfen ist.

Es ist natürlich und deshalb schon in den Anfängen jeder Seeschiffahrt und damit Seeherrschaft anerkannt, wie die Geschichte der Seefahrt zeigt[28]), daß ein Küstenstaat seine Gebietshoheit auf eine gewisse Breite des ihn umgebenden Meeresgürtels erstreckt. Die Gründe hierfür sind Schutz der heimischen Küstenschiffahrt, Küstenfischerei, Schutz vor dem ins Landtragen seuchenartiger Krankheiten durch fremde Schiffe und ganz besonders vor den Schiffen feindlicher Nationen. Daß diese Gebietshoheit auf einen Teil des Meeres ausgedehnt werden konnte, war bedingt durch Macht, durch die natürliche Macht des Staates, der mit Küste und Hinterland diesem Meeresstreifen am nächsten lag.

Es herrscht deshalb heute — wie auch früher — kein Streit über die Berechtigung dieser Gebietshoheitsausdehnung,[29]) sondern in erster Linie über ihre räumliche Weite, sodann aber auch über die rechtliche Natur dieser im einzelnen anerkannten Gebietshoheitsrechte. Bevor auf diesen Streit eingegangen wird, soll noch der Terminus technicus klargestellt werden, dessen wir uns bei dieser Frage zu bedienen haben, wenngleich auch damit ein Teil der rechtlichen Erörterungen im Ergebnis vorweggenommen wird.

Für das Seegebiet, das der Gebietshoheit eines Küstenstaates noch unterworfen ist, soll hier in Anlehnung an Bustamente der Ausdruck „Territorialmeer" gebraucht werden. Die Bezeichnung ist an sich in Literatur und Praxis verschieden. Doch kann, wie unten zu zeigen ist — den diesbezüglichen Ausführungen Bustamentes gefolgt werden, der nämlich territorial dasjenige nennt, was zum Territorium gehört, und da unter diesem Territorium der-

---

[26]) Strupp I, S. 782; Laun, S. 15. [27]) Vanselow, S. 94[60].

[28]) Stier-Somlo in Strupp I, S. 781.

[29]) So erklärt Gidel (Tome II S. 35) unumwunden:
„Le principe qui domine la condition juridique des eaux intérieures est la „souveraineté" de l'Etat riverain."

jenige Teil der Erdoberfläche zu verstehen sei, der einem Staate entspricht, auch diese Gewässer als Teil eines Staates territorial nennt, zumal die Bezeichnung „territorial" sich schon Eingang in die Sprachen der bedeutendsten Seestaaten verschafft hat. Auch „Territorialmeer" wird man für glücklicher halten können als die Fassung „Gewässer", da hierunter an sich zu leicht auch die Binnengewässer eines Staates verstanden werden können.

Eine Unterscheidung allerdings, wie sie Hold-Ferneck[30]) macht zwischen Hoheitsgewässern und Innengewässern, erscheint überflüssig. Denn zwar sind die Rechte des Küstenstaates gegenüber ausländischen Schiffen gelegentlich verschieden in einem Hafen oder einem äußeren Küstenmeer.[31]) Doch sind diese Unterschiede nicht wesentlich. Sie beruhen ausschließlich auf einem verschiedenen Interesse an der Regelung bestimmter Gegenstände innerhalb einer identischen juristischen Norm.[32])

Im einzelnen auf den schon Jahrhunderte dauernden Streit zwischen den Maximen der einzelnen Seeschiffahrtsländer einzugehen bezüglich der grundsätzlich anerkannten, jedoch in ihrer räumlichen Weite strittigen Gebietshoheit, halte ich für überflüssig. Ich verweise nur auf die seinerzeit viel verfochtene Kanonenschußweite, innerhalb deren der Küstenstaat Gebietshoheitsbefugnisse ausüben durfte.[33]) Nachdem auch die Kodifikationskonferenz im Haag 1930 keine Einigung zwischen den Vertretern der 9, 6, 3 und anderen Zonenbreiten herbeigeführt hat, sei hier die auch heute noch geltende deutsche Regelung angeführt, die das Territorialmeer drei Seemeilen von der Niedrig-Wassergrenze an reichen läßt.[34]) Diese Regelung ist auch für den von de Bustamente für die oben genannte Konferenz ausgearbeiteten Entwurf zur Regelung der Territorialgewässerbreite[35]) zugrunde gelegt worden. Dabei hat man unter Territorialmeer den ganzen Teil der Meeresfläche des Erdballs zu verstehen, der zur inneren Grenze eine Festlandküste oder eine Flußmündung und zur äußeren Grenze das offene Meer hat. Unter diesen Begriff fallen die Küsten- oder Seezone, ebenso die Häfen, Buchten, Reeden, Mündungsgebiete, Meerengen und die Kanäle.[36])

Eine über diese Drei-Meilenzone der Territorialgewalt hinausreichende Gebietshoheitszone hat Deutschland außer der Zwölf-Meilenzone, innerhalb deren die Zollpolizei tätig werden kann, nicht. Insbesondere hat es nicht eine völkerseerechtlich zu beachtende „Außenzone",[37]) wie sie etwa Amerika oder Finnland für sich in Anspruch nehmen. Dies schließt jedoch nicht aus, daß auch

---

[30]) II, S. 62 ff.

[31]) Vgl. unten S. 27. [32]) de Bustamente S. 121.

[33]) So sagt noch Heilborn (S. 37): „Für die Begriffsbestimmung genügt es, daß als Küstengewässer nur derjenige Teil des Meeres in Betracht kommt, welchen Kanonen vom Ufer aus zu bestreichen vermögen."

[34]) § 1 der deutschen Seefischerei-Zollordnung v. 17. II. 1908, Zentralbl. f. d. Dtsche. Reich, S. 265, ferner Ziff. 3 der dtsch. Krisenordnung v. 30. IX. 1909, RGBl. 1914, S. 275.

[35]) de Bustamente S. 159.

[36]) de Bustamente, S. 120.

[37]) Vanselow, S. 111.

Deutschland einmal eine solche „Außenzone" zu bestimmten Zwecken für sich in Anspruch nimmt.

Zu dieser Außenzone ist jedoch zu bemerken, daß sie bei den genannten Staaten nicht etwa gewohnheitsrechtlich, sondern erst auf ausdrückliche vertragliche Vereinbarung hin entstanden ist. So versuchte Amerika[38]) zunächst, ohne sich mit den betreffenden Staaten in Verbindung gesetzt zu haben, die fremden Schiffe, die in dieser Außenzone seine Küsten passierten, ohne weiteres anzuhalten und nach Alkoholvorräten zu durchsuchen. Damit stieß Amerika jedoch auf einen sehr energischen Widerstand der betroffenen Staaten und mußte sich dann dazu verstehen, ein solches Recht erst vertraglich mit den Staaten zu vereinbaren. Dies besagt am deutlichsten, daß ein solches Gebiet — Außenzone — kein Staatsgebiet mehr ist, und zwar deswegen, weil die über dieses Gebiet geltend gemachten Rechte sich im Einklang befinden müssen mit der Souveränität fremder Staaten. Dieses Recht der Durchsuchung ist also nicht ein Recht folgend aus einem Seegebiet als Teil eines Staatsgebietes, sondern vielmehr eine freiwillig übernommene Servitut, eine Berechtigung zugunsten des betreffenden Küstenstaates an dem durchfahrenden Schiff, die aber folgt aus dem sich eine Bindung auferlegenden Hoheitswillen des Staates, dem das betreffende Schiff angehört.

Man kann an der Entwicklung dieses Rechtes der Außenzone sehen, wie entscheidend für die Eigenschaft eines Gebietes, die Stärke der Machtbefugnisse des anliegenden Küstenstaates ist, der eine diesbezügliche Gebietshoheit ausüben will.

3. Der Nord-Ostseekanal.

Als Besonderheit bei der Untersuchung des deutschen Territorialmeeres ist der Nord-Ostseekanal zu erwähnen.[39]) Daß er an dieser Stelle überhaupt genannt werden muß, ist eine der vielen Folgen des Versailler Instruments. Denn grundsätzlich ist ein Kanal, der von Anfang bis Ende durch ein und dasselbe Staatsgebiet verläuft, der Hoheitsgewalt dieses Staates zum mindesten ebenso unterworfen wie seine Hafenplätze.[40]) Beispiele hierfür sind der Korinth-Kanal und der Kanal nach Amsterdam. Ausnahmen hinsichtlich der Hoheitsgewalt über solche Kanäle liegen lediglich dann vor, wenn der Kanal von so großer Bedeutung für den internationalen Verkehr ist, daß schon vor und bei seinem Bau freiwillige Vereinbarungen über eine Einschränkung der Gebietshoheit des Durchgangsstaates von den Hauptinteressenten herbeigeführt worden sind.[41]) Solche Vereinbarungen sind nun vor und während des Baues des Nord-Ostseekanals nicht getroffen worden und trotzdem ist der Kanal der

---

[38]) Vanselow, S. 111.

[39]) Die Frage, ob es sich außerdem bei solchem Kanal, der Teile des offenen Meeres verbindet und dessen Ufer einem Staate gehören, grundsätzlich um ein Binnengewässer handelt, ist nach Ansicht von Vanselow, S. 97, noch nicht ausgetragen. Die deutsche Regierung vertrat bislang den Standpunkt, daß es sich hierbei um kein Binnengewässer handele, a. a. O. Anm. 67.

[40]) Vanselow, S. 113.

[41]) S. 113.

Gebietshoheit Deutschlands nicht so unterworfen wie seine Häfen. Dies aber beruht auf den Zwangsbestimmungen des Versailler Vertrages, vor allen Dingen auf der Bestimmung des Art. 380, der schon einmal und zwar im Wimbledonfalle eine für Deutschland zwingende Auslegung durch das Urteil des Schiedsgerichtshofs im Haag erfahren hat mit einer Begründung, die — wie unten noch zu zeigen ist — ausdrücklich darauf hinwies, daß Art. 380 für Deutschland eine Beschränkung der deutschen Gebietshoheit enthalte.

Wenngleich es auch nicht Aufgabe dieser Arbeit ist, die Grenzen und Beschränkungen der deutschen Gebietshoheit schlechthin zu untersuchen, sondern lediglich diejenigen, welche sich in der Frage der Sicherungsanforderungen an die Seeschiffahrt ergeben, so sollen doch aus dem Komplex der Fragen, die sich gerade aus dem Art. 380 des V. V. und seiner hieraus folgenden Beschränkung der deutschen Gebietshoheit in bezug auf die allgemeine Geltendmachung der deutschen Gebietshoheitsrechte ergeben, zwei Fragen als wichtig auch für vorliegende Untersuchung herausgegriffen und geprüft werden.

Zunächst — woraus ergibt sich die Beschränkung der deutschen Gebietshoheit im Nord-Ostseekanal? Sie ergibt sich im wesentlichen aus Art. 380:

> „Der Kieler Kanal und seine Zugänge stehen den Kriegs- und Handelsschiffen aller mit Deutschland in Frieden lebenden Nationen auf dem Fuß völliger Gleichberechtigung dauernd frei und offen.“

Ferner aus den Art. 385, 195:

> „Deutschland ist verpflichtet, geeignete Maßnahmen zur Beseitigung von Schiffahrtshindernissen oder -gefahren zu treffen, und die Erhaltung guter Schiffahrtsverhältnisse sicherzustellen. Es darf keine Arbeiten unternehmen, die der Schiffahrt auf dem Kanal oder seinen Zugängen Abbruch tun könnte . . . .“

Aus Art. 195:

> „Damit allen Nationen völlig freier Zutritt zur Ostsee gesichert wird, darf Deutschland in der Zone . . . . keine Befestigungen anlegen und keine die Seewege zwischen Nordsee und Ostsee beherrschenden Geschütze aufstellen.“

Sodann aber aus den rechtlichen Folgerungen, die der Internationale Schiedsgerichtshof aus Art. 380 gezogen hat. (Es soll hier nur angedeutet werden, daß diese Schlüsse und das Urteil, das damals mit einem Stimmenverhältnis von 8 zu 3 gefällt worden ist und das eindeutig eine Beschränkung der Gebietshoheit feststellte, heute sehr wohl selbst unter Zugrundelegung derselben sachlichen Bestimmungen ein anderes Ergebnis zu zeitigen vermöchten, da allein schon die geistige Haltung eines bewußt nationalen Volkes diesen Umklammerungsversuchen seiner Gebietshoheit ein zu erhebliches Gegengewicht bedeuten würde.)

Das in der Begründung zum Teil sehr widerspruchsvolle Urteil im Wimbledonfalle verbot Deutschland, sich im Gebiet des Nord-Ostseekanals auf seine Neutralitätspflicht zu berufen, die es zu den russisch-polnischen Streitigkeiten im Jahre 1920 in zwei Verordnungen ausdrücklich erklärt hatte, und nannte es demnach rechtswidrig, daß Deutschland einem mit Munition und Artilleriematerial beladenen englischen Schiff, welches von einer französischen Gesellschaft gechartert und dessen Ladung für die polnische Militärkommission in Danzig bestimmt war, die Durchfahrt durch den Nord-Ostseekanal verweigerte. Es begründete dies in ausführlicher und wenig überzeugender Weise damit, daß der Art. 380 eben eine unbedingte Beschränkung der deutschen

Gebietshoheit über den Nord-Ostseekanal im Sinne einer Internationalisierung enthalte, um schließlich festzustellen, und immer wieder in das Bewußtsein der deutschen Geisteswelt einzuhämmern: „L' Allemagne était parfaitement libre de se déclarer neutre . . . ., mais à la conditon de respecter et de laisser intactes les obligations contractuelles qu'elle avait souscrites à Versailles . . . .“

Dennoch liegt in dem klaren Wortlaut der vorgenannten Artikel eine Beschränkung der deutschen Gebietshoheit, die sich nicht erst auf eine in Versailles-Gedanken gehaltene Auslegung des V. V. zu stützen braucht, und damit ist die erste Frage beantwortet.

Die zweite Frage ist folgende: Sind diese Artikel des Versailler Vertrages Völkerrecht? — Diese Frage rührt an die Grundfesten des V. V. und soll hier nicht im einzelnen erörtert werden. Grundsätzlich wird man wohl einen Friedensvertrag, trotzdem sich dabei die eine vertragsschließende Partei stets in einem Zustand befinden wird, der die freie Willensbestimmung ausschließt, doch seinem Inhalt nach als Völkerrecht anerkennen müssen. Wenn aber — wie im V. V. — die rechtliche Voraussetzung des Vertrages (Art. 231) falsch und die daraus resultierenden rechtlichen und tatsächlichen Folgerungen jeder Vertragsmoral, Recht und Billigkeit, letzthin jeder Gerechtigkeit Hohn sprechen, so wird man die Fassung dieser V. V.-Bestimmungen unter den Begriff des Völkerrechts nur mit kaum zu überwindenden Bedenken vornehmen können. Gerade im Völkerrecht ist die Gerechtigkeit als Grundbedingung jeder vertraglichen Beziehung in noch viel höherem Maße von Wichtigkeit, als im Privatrecht, insofern, als es bei ersterem um die Existenz von Völkern geht und jeder Fehlgriff das Weltgeschehen beeinflussen und unabsehbare Folgen nach sich ziehen kann.

Wie weit demnach die einzelnen Friedensverträge ihrem rechtlichen Inhalt nach dem Völkerrecht einzuordnen sind, bedarf in der Wissenschaft noch der Aufklärung[42]). Die Erkenntnis jedoch, daß der V. V. nicht nur moralisch, sondern auch rechtlich unhaltbar ist, hat sich zum wenigsten in der deutschen Wissenschaft unbeirrbar durchgesetzt. Es sei dabei nur hingewiesen auf die hauptsächlich vertretene Zitelmannsche Lehre von der Ungültigkeit des Vertrages wegen Mangels der Geschäftsgrundlage, d. h. wegen objektiver Unrichtigkeit des Art. 231. Will man daher bei den Bestimmungen der Art. 380, 385, 195 des V. V. von Völkerrecht sprechen, so kann man höchstens von *formellem* Völkerrecht reden. Damit ist die zweite Frage beantwortet.

Für unsere Aufgabe, nämlich die Feststellung der Gebietshoheitsgrenzen bei den Sicherheitsanforderungen an die Seeschiffahrt, sind die obigen Ausführungen aus folgenden Gründen bedeutsam. Wir haben in ihnen eine Beschränkung der deutschen Gebietshoheit auf dem Gebiete des Nord-Ostseekanals festgestellt. Diese Beschränkung diente zweifellos einem internationalen und einem völkerrechtlichen Interesse. Sie ist ausgesprochen worden durch Bestimmungen des Völkerrechts — formellem Völkerrechts — die aber Teile eines Vertrages sind, bei dem der eine Vertragsteil — Deutschland — nicht mehr freiwillig kontrahiert hat, sondern unter einem Zwang, der an sich schon — tatsächlich — die Gebietshoheit Deutschlands fast ausschließlich beschränkte.

---

[42]) Krauß, S. 426 ff., 432.

Wenn wir späterhin die einschlägigen völkerrechtlichen Bestimmungen in der Frage der Sicherheitsanforderungen betrachten, so werden wir feststellen, daß diese keinerlei Beschränkungen der Gebietshoheit vornehmen, da die dort genannten völkerrechtlichen Bestimmungen, wie überhaupt die Mehrzahl aller Völkerrechtssätze, auf freiwilliger Bindung beruhen und, wie es die Praxis zeigt, kein Staat freiwillig hierbei auf eigene Rechte verzichtet. Eine im internationalen Interesse erfolgte Beschränkung der Gebietshoheit durch das Völkerrecht kann demnach in dem hier gezeigten Rahmen nur auf Grund eines Zwangsvölkerrechts entstehen. Völkerrechtspolitisch ist der Wert solcher Beschränkungen zu bezweifeln. Sie zeigen die Grenzen des Völkerrechts. Sie zeigen — und das kann man deutlich am Art. 380 sehen — daß eine den Interessen einer Völkerrechtsgemeinschaft dienende Beschränkung der Gebietshoheit, wenn sie sich nicht organisch aus dem mehr oder weniger zwangsläufig politisch oder wirtschaftlich entwickelten zwischenstaatlichen Rechtsverkehr herausbildet, niemals einen Schritt vorwärts bedeutet auf dem Wege zu einer Völkerrechtsgemeinschaft, sondern im Gegenteil durch die in ihren Motiven durchsichtige einseitige Zwangsgewalt nur das Feuer einer nationalen Bewegung schürt, die — durch die Erfahrung belehrt — jeder Erscheinungsform des Gedankens einer Völkerrechtsgemeinschaft mit Mißtrauen begegnen muß.

4. Zuständigkeit und sachlicher Umfang der Gebietshoheit.

Auf dieses Territorialmeer in einer grundsätzlichen Breite von drei Seemeilen erstreckt sich nun die deutsche Gebietshoheit und damit — denn erst dann kann sich die Gebietshoheit auswirken — auf ein dieses Gebiet befahrendes Schiff und zwar nicht auf jedes. Denn man hat bei Seeschiffen zu unterscheiden die Staatsschiffe und „tous les autres navires", wie Laun[43]) sagt. Die Staatsschiffe, unter denen man gemeinhin die Kriegsschiffe zu verstehen hat sowie die Schiffe, welche dauernd und ausschließlich im Dienst des Staates oder des Staatshaupts verwendet werden[44]), sind anerkanntermaßen im fremden Territorialmeer der küstenstaatlichen Gebietshoheit nicht unterworfen. (Doch wird man dies mit gewissen aus polizeilichen Gesichtspunkten abzuleitenden Einschränkungen zu verstehen haben). Sämtliche anderen Schiffe, d. h. Passagier-, Frachtschiffe, Luxusyachten usw., sind dagegen in dem hier zu untersuchenden Maße der Gebietshoheit des Küstenstaates unterworfen. Und zwar unterliegen die Schiffe in der erwähnten Zone einer sog. „beschränkten" Gebietshoheit[45]). Beschränkt nämlich in erster Linie von dem allgemein anerkannten, jedoch nicht zwischenstaatlich kodifizierten friedlichen Durchfahrtsrecht fremder Schiffe (droit de passage inoffensive), sodann von dem hieraus zu folgernden als Völkerrechtssatz ausdrücklich noch nicht bestehenden Anliegerecht, Gastrecht fremder Schiffe. Denn ohne dieses Recht wäre, wie Graf[46]) richtig sagt, der wohl unbestrittene Satz[47]) der Meeresfreiheit illusorisch.

---

[43]) S. 22. [44]) Liszt-Fleischmann, S. 148.
[45]) Für alle: Liszt-Fleischmann, S. 144. [46]) S. 48
[47]) Im wesentlichen steht nur Stier-Solo in Strupp I, S. 782 auf einem anderen Standpunkt, m. E. lediglich, wie sich aus seiner 1917 geschriebenen Schrift „Die Freiheit der Meere" ergibt, in starkem Maße von den Geschehnissen des Weltkrieges beeinflußt.

An positiven völkerrechtlich grundsätzlich anerkannten Rechten hat der Küstenstaat in diesem Gebiet im wesentlichen die folgenden Rechte:

1. Das Recht der Küstenfrachtfahrt (Cabotage maritime) für nationale Schiffe, d. h. für Deutschland das Recht, „Güter in einem deutschen Seehafen zu laden und nach einem anderen deutschen Seehafen zu befördern"[48]).

2. Das Recht zum ausschließlichen Betriebe der Küstenfischerei für Inländer (peche nationale) Darauf beruht auch deutscherseits der § 296a StGB., wonach unbefugte Fischerei von Ausländern bestraft wird.

Sodann die folgenden für die hier zu behandelnde Frage grundlegenden Rechte, die ein Einschreiten des Küstenstaates im Interesse der Sicherheit der Seeschiffahrt rechtfertigen und ein Einschreiten, wie später noch eingehend zu erläutern ist, auch gegenüber fremdstaatlichen Schiffen — zum Teil ausdrücklich — ermöglichen.

3. Das Recht der Schiffahrtspolizei; d. h. die durchfahrenden fremden Schiffe unterliegen den Vorschriften, die vom Uferstaat zur Sicherheit der Schiffahrt erlassen worden sind. Insbesondere unterliegen sie in Deutschland anerkanntermaßen: der deutschen Not- und Lotsensignalordnung, den Erlassen und Bekanntmachungen über Seezeichen, über das Verhalten für Schiffe nach einem Zusammenstoß, dem Gesetz über Untersuchung von Seeunfällen vom 27. VII. 1877, der Strandungsordnung vom 17. V. 1874, dem Internationalen Telegraphenvertrag vom 14. III. 1884 (er überließ dem Uferstaat auch den Schutz der überseeischen Kabel in seinem Küstenmeer)[49]).

4. Das Recht der Zollpolizei, welches das Kontrollrecht zur Durchführung des heimischen Zollwesens, das Anhalten und Betreten eines des Schmuggels verdächtigen Schiffes zur Durchsuchung und zur Beschlagnahme seiner Ladung in sich schließt. Und zwar kann das Kontrollrecht der Zollpolizei[50]), wie schon erwähnt, in Deutschland (übrigens auch in England und Amerika) bis zu einem Umkreis von 12 Seemeilen vorgenommen werden[51]).

5. Das Recht der Gesundheitspolizei. Hierunter fallen in erster Linie die Vorschriften des Quarantänewesens, als ältesten Gebietes einer Einflußnahme innerstaatlichen Rechtes auf fremde Seeschiffahrt.

6. Das Recht der Gerichtsbarkeit, jedoch nur in bezug auf Handlungen und Rechtsgeschäfte, die in seinem Küstenmeer, aber nicht an Bord eines fremden Schiffes vorgenommen sind[52]). Diese Auffassung deckt sich mit dem in fast allen Hauptseestaaten (anders Amerika) geltenden Grundsatz, daß nur dann gegen strafbare Handlungen, begangen auf fremden Schiffen, jedoch in eigenen Häfen oder Reeden gerichtlich vorzugehen ist, wenn eigene Staatsangehörige beteiligt sind, wenn die öffentliche Ruhe gestört oder das Einschreiten der Lokalbehörden erbeten worden ist. Dieser Grundsatz ist von Frankreich zuerst, und zwar im Jahre 1806, aufgestellt worden[53]). Er wird von den europäischen

---

[48]) § 1 des Reichsgesetzes v. 22. V. 1881, RGBl. S. 27.

[49]) Stier-Somlo in Strupp I, S. 783.

[50]) Ebenda.

[51]) Vanselow, S. 99.

[52]) Stier-Solmo in Strupp, I, S. 784; Liszt-Fleischmann, S. 145.

[53]) Er ist auch von Frankreich, mit Ausnahme eines Falles im Jahre 1856 — Stier-Somlo in Strupp I, S. 784 — bis auf den heutigen Tag aufrechterhalten worden — Vanselow, S. 125.

Staaten fast geschlossen ebenfalls vertreten. Lediglich für Gerichtsbarkeit über Seeunfälle hat Deutschland seine Zuständigkeit als Küstenstaat für sich in Anspruch genommen[54]). Ebenso England in der „Territorial Water's Act". Dies bedeutet aber noch nicht einen Gegensatz zu dem französischen und wohl auch völkerrechtlichen Grundsatz, der oben aufgestellt ist, wie dies Vanselow[55]) irrtümlich annimmt. Vgl. dazu die Ausführungen von Stier-Somlo, in Strupp Bd. I, S. 784, der hier mit Recht den gegen das englische Gesetz erhobenen Vorwurf der Völkerrechtswidrigkeit zurückweist).

Die Beschränkung, die der Gerichtsbarkeit, als Ausdruck der Gebietshoheit des Uferstaates gerade gegenüber fremdem Schiffsboden auferlegt wird, entspricht der Auffassung, daß man es hier mit „schwimmenden Gebietsteilen"[56]) zu tun hat. Hold-Ferneck geht begrifflich in dieser Frage noch weiter und spricht von unbeweglichem Staatsgebiet (Festland) einerseits und beweglichem Staatsgebiet (Schiff) andererseits. Man wird dieser Auffassung trotz in der Literatur gelegentlich geäußerter Bedenken[57]) folgen können. Wenn man jedoch diesen Grundsatz unterschiedlich anwenden will, d. h. Staatsschiffe stets auch in fremden Häfen als bewegliches Staatsgebiet gelten lassen will, Handelsschiffe dagegen nur auf offener See[58]), so muß man diese Unterscheidung ablehnen. Es ist nicht einzusehen, daß einem schwimmenden Gebietsteil auf Grund auch in fremden Häfen als bewegliches Staatsgebiet gelten lassen will, Handelsschiffe im Hafen stärker einwirkt, der Charakter des „Staatsgebietes" für die Zeit im Hafen genommen werden soll. Obgleich in der Struktur der Fragen um Staatsgebiet und Staatsvolk gewiß erhebliche Unterschiede bestehen, drängt sich doch bei dieser Anschauung unwillkürlich ein Vergleich auf mit dem Eintritt eines Fremden in das Staatsgebiet und an die hieran geknüpften Rechtsfolgen.

Warum bleibt ein Schwede — Schwede, wenn er deutsches Gebiet betritt und sich dabei — in einem viel weitgehenderem Maße als ein Schiff bei der Durchfahrt — den deutschen Gesetzen unterwirft und unterwerfen muß? Warum soll ein schwedisches Schiff nicht auch im deutschen Hafen schwedisches Staatsgebiet bleiben, wenn man ante portas es als solches bezeichnet hat? Wieviel mehr muß ein Schiff, das mit seiner Besatzung und in seinem Betrieb noch bedeutend komplizierter und mannigfacher als eine Einzelperson in seinen Beziehungen zum Heimatstaat ist, seine Zugehörigkeit zum Heimatstaate behalten. Außerdem erscheint es letzten Endes unverträglich mit dem Begriff des Staatsgebietes, die diesbezügliche Eigenschaft eines festen Raumes oder einer Sache bei der Einfahrt in eine Drei-Meilenzone verschwinden, um sie bei der Ausfahrt wieder aufleben zu lassen. Man wird vielmehr folgerichtig die von Liszt-Fleischmann und Hold-Ferneck oben vertretene Auffassung auf die gesamten sich auf dem Wasser befindenden Staats- und Handelsschiffe ausdehnen können, unbeschadet der Beschränkungen, die sich diese schwimmenden Gebietsteile in der Ausübung ihrer Gebietshoheit unter bestimmten Voraussetzungen, so vor allem in Häfen, gefallen lassen müssen.

---

[54]) RG. v. 27. VII. 1877, RGBl. S. 549.

[55]) S. 126.

[56]) Liszt-Fleischmann, S. 148.

[57]) Vergl. vor allem Gidel (Tome I, S. 239 ff.)

[58]) Hold-Ferneck II, S. 52; Liszt-Fleischmann, S. 147.

5. Die Rechtsnatur des Gebietes, über das sich die Gebietshoheit erstreckt.

Nachdem wir die tatsächliche Ausdehnung der Gebietshoheit, ihre einzelnen Berechtigungen und ihre Beschränkungen festgestellt haben, kommen wir zu der viel umstrittenen Frage, ob das Territorialmeer, über das sich die Gebietshoheit erstreckt, Staatsgebiet ist oder nicht. Man wird diese Frage mit de Bustamente[58]) und Stier-Somlo[59]) zu bejahen haben und zwar aus folgenden Erwägungen. Die Rechte, welche fremde Staaten, insbesondere ihre Seeschiffe, in dem Territorialmeer eines Staates haben, sind in ihrer Anzahl und in ihrem Umfange gegenüber den Befugnissen, die der Küstenstaat hat, so gering, daß man von ihnen — wie de Bustamente[60]) sagt — „vielleicht noch nicht einmal in der Mehrzahl sprechen kann". Wogegen die Befugnisse des Küstenstaates ungleich mannigfacher, ungleich stärker sind und notwendig, zufolge der Entwicklung der Souveränität der Staaten an Zahl und Stärke noch gewinnen werden. In dem oben schon geschilderten Umfang der Machtbefugnisse liegt aber unbedenklich der Ausdruck einer starken Hoheitsgewalt. Wenngleich diese Gebietshoheit allgemein „beschränkt" genannt wird[61]) und zwar in erster Linie zufolge des Durchfahrtsrechtes (zu beachten: des friedlichen Durchfahrtsrechtes) fremder Schiffe, so kann diese Beeinträchtigung — deren gedankliche Fixierung in der allerdings allgemein üblichen Bezeichnung „beschränkte Gebietshoheit" m. E. einen viel zu gewichtigen Ausdruck gefunden hat — doch nicht den wahren und ausschließlichen Charakter der Hoheit über diesen Teil des Meeres verbergen. Man denke an ein Land im Kriegszustand, ja man braucht sich nur die Verhältnisse des letzten Krieges zu vergegenwärtigen und schon kann man die Feststellung treffen, daß in solchen Fällen die Gebietshoheit des Küstenstaates unbekümmert um völkerrechtliche Bestimmungen ausschließlich geworden, das Durchfahrts- und das Hafengastrecht der Schiffe nur noch für Schiffe vorhanden ist, von deren Neutralität der betreffende Küstenstaat sich Nutzen oder zum wenigsten keinen Schaden verspricht.

Tatsächlich vorhandene Macht zur Herrschaft über das Territorialmeer ist die eine Voraussetzung, um dieses Gebiet Staatsgebiet sein zu lassen. Die andere Voraussetzung ist die Anerkennung dieser Machtausübungsbefugnis durch die übrigen, zum wenigsten durch die übrigen interessierten Staaten. Mehr wird als Voraussetzung für die Eigenschaft eines Seegebietes, Teil eines Staatsgebietes zu sein, nicht verlangt werden können. In primitiven Zeiten genügte zweifellos die eine Voraussetzung, nämlich tatsächliche Macht. Wenn man heute aber noch die Anerkennung der Staaten, gewissermaßen als Bestätigung einer Rechtsordnung hinzurechnen will, so entspricht dies den rechtlich geordneten Verhältnissen von Kulturstaaten. Da aber niemand leugnen wird, daß Deutschland über seine Drei-Meilenzone, denn diese ist ja dem Begriff des Territorialmeeres zugrunde gelegt worden, eine in diesem Gebiet von niemandem streitig zu machende Gebietshoheit besitzt (da in diesem Umfange von drei Seemeilen selbst Deutschland sie verteidigen könnte), da weiterhin alle Staaten das Territorialmeer einmütig als solches anerkennen, und zum wenigsten kein Staat[62]) eine Herabsetzung unter drei Seemeilen verlangt, liegen

---

58ᵃ) S. 121 ff. [59]) in Strupp I, S. 782. [60]) S. 122.
[61]) Für alle: Liszt-Fleischmann, S. 144.
[62]) de Bustamente, S. 123.

somit beide oben geforderte Voraussetzungen vor. Die Eigenschaft des Territorialmeeres in dem für Deutschland gesetzlich festgelegten Umfange von drei Seemeilen als Staatsgebiet, ist demnach kaum zu bezweifeln.

Auf die gegenteiligen Meinungen einzugehen, würde zu weit führen. Im wesentlichen gehen sie von folgendem Gesichtspunkt aus. Küstenstaatsbefugnisse im Territorialmeer als Servitut an einem Teil des offenen Meeres. Diese Anschauung erstrebt die Einheit des Weltmeeres, wobei ihr die Zerreißung der Einheit des Staatsgebietes unter dem Gesichtspunkt einer internationalen Verständigung notwendig erscheint. So ist auch die unserer Ansicht widersprechende Ansicht von Liszt-Fleischmann folgerichtig zu verstehen, die das Meer als „dem Staatenverband gehörig" bezeichnen[63]). Eine solche Anschauung wird widerlegt durch die Praxis des Völkerrechts. Nicht zuletzt aber ist diese Anschauung unvereinbar mit der in der Völkerrechtspraxis mehr und mehr sich bestätigenden Auffassung von dem Primat der Souveränität.

Dieser Streit über das Wesen und die rechtliche Natur des Territorialmeeres ist zudem von so gut wie gar keiner praktischen Bedeutung. Denn alle Meinungen kommen und müssen ja an Hand der tatsächlichen Geschehnisse zu demselben praktischen Ergebnis kommen. Eine Begründung dieses — wie erwähnt allgemein anerkannten — Zustandes ist also lediglich der Ausdruck einer jeweilig verschiedenen Staats- und Völkerrechtsauffassung.

b. Die Rechtsnatur des offenen Meeres und seine Stellung zur Gebietshoheit.

Im Verfolg des oben behandelten Gedankens, welche Teile des Territorialmeeres der Gebietshoheit, insbesondere der deutschen unterworfen sind, sei noch die Frage erörtert, welche Stellung dabei das offene Meer einnimmt und welche Folgerungen sich hieraus für die Seeschiffe ergeben, die das offene Meer befahren.

Das offene Meer steht zunächst, will man es vorsichtig ausdrücken, unter keiner Gebietshoheit einzelner Staaten. Dies drückt sich auch aus in dem Schlagwort der Meeresfreiheit, deren Anerkennung sich im Laufe der Jahrhunderte trotz zähen Widerstandes Englands durchgesetzt hat. Die Auffassung von Liszt-Fleischmann[64]), daß die hohe See „res communis omnium, Gebiet des Staatenverbandes" ist, möchte ich ablehnen. Diese Auffassung mutet an wie der Versuch, einem König ohne Land, der sehr umstrittenen autoritären Rechtsordnung des Völkerrechts nunmehr das Land zum Regieren zu geben. Res communis omnium, d. h., Gemeingebrauch für alle seefahrenden Staaten, in dem Sinne, wie diesen Satz schon Rom gebraucht hat, wird man ihn auch heute noch gebrauchen können. So ist auch Gidel zu verstehen, der zwar den Ausdruck „res communis" mißbilligt, aber dennoch[65]) sagt: „On veut dire par lā que la mer est l'objet de droits égaux communs au profit de tous les Etats". „Gebiet des Staatenverbandes" ist jedoch eine Interpretation, die in diesen klassischen Begriff und in die Tatsachen mehr hineinträgt, als man objektiv darunter verstehen kann. Denn wenn, wie Liszt-Fleischmann sagen, das offene Meer Gebiet des Staatenverbandes ist, so kann darunter nur verstanden wer-

[63]) S. 142.
[64]) S. 293. [65]) Tome I, S. 215.

den, daß das offene Meer unter einer Gebietshoheit, nämlich der des Staatenverbandes, steht. Gebietshoheit setzt aber, kurz gesagt, voraus — Macht und den Träger einer Macht. Die Macht und eine daraus folgende oder damit verbundene Zwangsgewalt ist aber dasjenige, was unzweifelhaft dem Völkerrecht bezw. seinem zur Zeit vorhandenen organisatorischen Träger, nämlich dem Völkerbund, fehlt. Wenn man der hieraus zu ziehenden Folgerung, daß das offene Meer staatenlos sei, das völkerrechtlich gestattete Aneignungsrecht staatenlosen Gebietes durch souveräne Staaten entgegenhält, das danach auch für das offene Meer Anwendung finden müßte, so ist dazu folgendes zu sagen. Heute fast allgemein anerkannt ist der Grundsatz, daß nur das staatenlose Landgebiet für fremde Staaten aneignungsfähig ist, nicht aber das offene Meer. Diese Tatsache beruht unstreitig auf der Eigenschaft des Meeres als Gemeingebrauchssache. Die Gemeingebrauchseigenschaft kann aber, so lange dieser Gemeingebrauch nicht von Untertanen einer allbeherrschenden Souveränität geübt wird, niemals die Eigenschaft des Meeres, nämlich staatenloses Gebiet zu sein, beeinträchtigen. Eine allbeherrschende Souveränität gibt es aber zweifellos nicht. Das offene Meer steht demnach weder unter der Gebietshoheit einzelner Staaten, noch unter der eines Staatenverbandes. Mithin bleibt nur noch eine Folgerung, die augenscheinlich in der Völkerrechtsliteratur angesichts der zahllosen Vertreter eines „solidarischen" Völkerrechts nur bei dem Vorliegen eines besonders hohen Grades von persönlichem Mut gezogen wird, nämlich die Folgerung, daß das offene Meer staatenlos ist. Anders könnte man sich auch nicht erklären, daß Schiffe auf hoher See ausschließlich, abgesehen von den Wirkungen polizeilicher Funktionen der Kriegsschiffe, der Gebietshoheit ihres Heimatstaates, unterworfen sind. Denn sie sind bewegliches Staatsgebiet und solange sie sich nicht in einem fremden Territorialmeer aufhalten, keiner Beschränkung durch fremde Gebietshoheit unterworfen. Wir kommen also zu dem Ergebnis[66]): Das offene Meer ist weder der Gebietshoheit einzelner Küstenstaaten, noch der Gebietshoheit eines Staatenverbandes unterworfen[67]). Doch sind die darauf befindlichen Schiffe der Gebietshoheit des Heimatstaates unterworfen.

Nachdem damit der räumliche und sachliche Umfang der Gebietshoheit, ihr rechtlicher Umfang grundsätzlich geklärt ist, kommen wir zur Prüfung des Rechtes der Sicherungsanforderungen an die Seeschiffahrt, um hier im besonderen die Stellung der grundsätzlich erörterten deutschen Gebietshoheit festzustellen.

---

[66]) Im Ergebnis steht auch Hold-Ferneck II, S. 49 auf demselben Standpunkt.

[67]) Aus diesem Gedankengang heraus kommt Gidel (Tome I, S. 230) zu dem geistvollen Satz:
„Pratiquement, la nationalité du navire est le noyen technique d'organiser la „juridicité" de la haute mer."

III. Bestimmungen über die Sicherheitsanforderungen an die Seeschiffahrt.

1. Völkerrechtliche Bestimmungen.

Im folgenden sollen zunächst die völkerrechtlichen Bestimmungen aufgeführt und behandelt werden, die sich auf die Durchführung eines gefahrlosen Seeschiffahrtsbetriebes richten. Hierbei wird ihre Stellung zu den einschlägigen deutschen Gesetzen festzustellen sein sowie ihre erweiternden, gegebenenfalls einschränkenden Wirkungen auf die deutsche Gebietshoheit. Es ist dabei auszugehen von denjenigen Bestimmungen, welche durch die Art ihrer Entstehung, bezw. durch den Mangel an Kodifikation, die geringste formell verbindliche Kraft haben, um danach auf diejenigen Bestimmungen zu kommen, die durch Ratifikation oder ähnliches die zur Zeit stärkste formelle völkerrechtliche Verpflichtungswirkung erfahren haben.

1. a. Gewohnheitsrecht.

Die ursprünglichste Art der völkerrechtlichen Bestimmungen sind die ungeschriebenen Rechtssätze des Gewohnheitsrechts. Auch heute noch ist die Gewohnheit die in weitem Maße wirksame Rechtsquelle des Völkerrechts[68]). Und zwar entsteht dieses Gewohnheitsrecht durch die tatsächliche Uebung als Kundgebung eines allgemeinen Rechtsbewußtseins (opinio iuris sive necessitatis). Auch die „Courtoisie", d. h. die Summe der Handlungen zwischenstaatlicher Höflichkeit, wird man trotz einiger Bedenken[69]) hierzu rechnen können.

Bezüglich seiner Stellung zum kodifizierten Recht ist zu sagen, daß das Gewohnheitsrecht nicht etwa schwächer ist als dieses. Vielmehr hat es, und hierin kann unbedenklich der Anschauung des Privatrechts gefolgt werden, den gleichen Rang[70]).

Die tatsächliche Rechtsübung dieses Gewohnheitsrechts finden wir, innerhalb des uns hier interessierenden Rahmens des Völkerrechts, in folgenden zwei Gewohnheitsrechtssätzen:

1. Die Bekämpfung der Piraterie oder des Seeraubes.
2. Die vorbehaltlose Aufnahme eines in Seenot befindlichen Schiffes in jeden Hafen des Küstenstaates.

Bei der Erörterung des ersten Satzes sei zunächst der sehr umstrittene Begriff „Seeraub" festgelegt. Es ist hierbei im wesentlichen der Definition von Liszt-Fleischmann[71]) und der bei Vanselow[72]) angegebenen Definition gefolgt

---

[68]) Liszt-Fleischmann, S. 16.
[69]) Liszt-Fleischmann, S. 16.
[70]) Liszt-Fleischmann, S. 18.
[71]) S. 299. [72]) S. 149.

worden. Danach ist Seeraub oder Piraterie jede auf hoher See von der Besatzung eines Privatschiffes begangene rechtswidrige Gewalttat gegen Personen oder Sachen, sowie die Vorbereitung hierzu. Mit dem Begriff des Privatschiffes sind hierbei jedoch nur die Staats- und Kriegsschiffe ausgeschlossen, die einem Staatswillen noch unterworfen sind und ihm gehorchen. Kriegsschiffe mit meuternder Besatzung rechnet man wiederum zu den Seeräuberschiffen. In diesem Sinne haben sich auch Deutschland und England 1873 den Kriegsschiffen der spanischen Aufständischen gegenüber verhalten[73]).

Obgleich ein Abkommen über die Bekämpfung des Seeraubes fehlt, — lediglich auf dem Pariser Kongreß 1856 ist die Unterdrückung der „Kaperei" beschlossen worden[74]) — gehen alle Staaten gemeinsam zu seiner Unterdrückung vor, indem sie das als Seeräuberschiff betroffene Schiff verfolgen und „aufgreifen". Man wird daher auch, da dieses Einschreiten zum überwiegenden Teile schon seit zwei Menschenaltern geübt worden ist,[75]) sagen können, daß die Staaten in jedem Falle zum Einschreiten verpflichtet sind.

Ueber die Folgen des Aufgreifens, des Schicksals des Eigentums am aufgegriffenen Schiff, insbesondere darüber, welcher Staat die Piraten zu bestrafen hat, herrscht noch keine Einigkeit.[76]) Grundsätzlich kann die Verfolgung und das Aufgreifen nur auf hoher See oder in dem Territorialmeer des aufgreifenden Staates geschehen. Kriegsschiffe dürfen jedoch auch die Verfolgung bis in fremde Küstengewässer ausdehnen, müssen dann aber Schiff und Mannschaft dem Küstenstaate ausliefern.[77]) So bestimmt Art. 30 Abs. 1 des deutsch-chinesischen Vertrages von 1861: „Kriegsschiffen der kontrahierenden deutschen Staaten, welche zum Schutz des Handels kreuzen, oder mit Verfolgung von Seeräubern beschäftigt sind, soll es freistehen, alle chinesischen Häfen zu besuchen."

Was diese völkerrechtlichen Bestimmungen, oder besser gesagt, Grundsätze über die Piraterie, in bezug auf Deutschlands Gebietshoheit angehen, so ist zu sagen, daß die deutsche Gebietshoheit hier genau wie jede andere nur der zuletzt aufgeführten geringen Beschränkung durch das Enquêterecht der Kriegsschiffe unterlegen ist.

Eine Erörterung dieser Bestimmungen erscheint übrigens auf den ersten Blick überflüssig, da man annehmen könnte, daß im 20. Jahrhundert die zwar im Mittelalter häufigen Erscheinungen der Piraterie nunmehr einer wenigstens in diesem Punkte weltumfassenden Ordnung und Sicherheit Platz gemacht haben. Das Beispiel des jüngst meuternden holländischen Kriegsschiffes „De Zeven Provincien", von dem man bei einer etwas langwierigen Verfolgung befürchtet hatte, daß es Küstenhäfen und fremde Handelsschiffe wegen Lebensmittel plündern würde, und ebenso der noch heute betriebene private Seeraub im Roten Meer und in den chinesischen Gewässern, beweisen jedoch die Notwendigkeit der oben genannten völkerrechtlichen Sätze. Jedoch ist es interessant, daß eine zwischenstaatliche vertragliche Regelung und Kodifikation

---

[73]) Liszt-Fleischmann, S. 300.
[74]) de Bustamente, S. 15.
[75]) de Bustamente, S. 15.
[76]) Liszt-Fleischmann, S. 300; Vanselow, S. 150; de Bustamente, S. 75.
[77]) Vanselow, S. 150.

der Bekämpfung der Piraterie vom Völkerbund 1930 zwar vorbereitet wurde, die Durchführung dieser Aufgaben nachher jedoch — als unnötig — fallen gelassen wurde,[78]) da man schon im Gewohnheitsrecht eine genügende Garantie für das Verhalten der Staaten erblickte.

Der zweite hier aufgeführte Völkerrechtssatz ist der, daß jeder Staat, wie es schon seit Jahrhunderten gehandhabt wird, jedem fremden in Seenot befindlichen (relâche forcée) Schiff das Anlaufen in seine Häfen zu gestatten hat. Es ist dies, wie Graf sagt, ein selbstverständlicher Satz, da die moralische Pflicht eines jeden Staates ein solches Tun erheischt. Da jedoch im Völkerrecht nichts selbstverständlich ist, was unter dem Gesichtspunkt der Moral, von Treu und Glauben als solches erscheint, so sei die tatsächlich gepflogene Uebung der Staaten in diesem Punkte besonders hervorgehoben.

Auch dieser letztgenannte Völkerrechtssatz bildet für Deutschland wie für jeden anderen Staat eine gewisse Einschränkung seiner Gebietshoheit. (Man denke an ein sonst durch Völkerrecht oder Landesrecht verhinderbares Einlaufen eines verpesteten Schiffes). Jedoch wird man diese Einschränkung, da ja das Gastrecht der Schiffe allgemein bejaht ist[79]) und im Frieden wohl auch kaum anzuzweifeln ist, nur geringfügig nennen können.

Irgendwelche kollidierenden deutschen Vorschriften gibt es hinsichtlich der beiden eben behandelten Völkerrechtssätze naturgemäß nicht.

1. b. Innerstaatliches Recht gleicher Art.

Die zweite Gruppe der uns hier interessierenden völkerrechtlichen Bestimmungen umfaßt die Kodifikationen, welche in den Hauptseestaaten eine gleichartige Regelung der Sicherheitsanforderungen aufweisen, jedoch nicht durch ausdrücklichen zwischenstaatlichen Vertrag zu förmlicher völkerrechtlicher Bestimmung verstärkt worden sind. Und zwar sind dies

1. die Seestraßenordnung,
2. das internationale Signalbuch.

Man wird diesen Bestimmungen nicht die opinio einer allgemeinen Rechtsübung versagen können, wenngleich sie auf nationaler Rechtsquelle beruhen und ihnen ohne weiteres nicht die Absicht beigelegt war, hiermit ein Recht für alle Staaten zu schaffen. Jedoch war, wie wir noch im folgenden sehen werden, bei der Schaffung dieser Bestimmungen das Bewußtsein vorhanden, daß die Nachbarstaaten, im Hinblick auf die hierdurch am besten gewährleistete reibungslose Abwicklung des Verkehrs, dieselben Vorschriften erließen, und damit ihr Recht bewußt dem der anderen Staaten anpaßten. Dies aber wird genügen, um auch hier von einer völkerrechtlichen Bestimmung sprechen zu können. So sagt auch Borchard-Fulst[80]) zutreffend, daß diese Einzelbestimmungen ohne den Weg formeller Staatsverträge zu gehen, im Wege stillschweigender Vereinbarungen internationales Recht geworden sind. Vanselow[81]) spricht hier von „Ordnungsvorschriften gleicher Art in einem Seestaat."

---

[78]) Vanselow, S. 150.
[79]) Laun, S. 30.
[80]) S. 42. [81]) S. 147.

Die Seestraßenordnung ist der typische Fall innerstaatlicher Kodifizierung im Hinblick auf zwischenstaatliche Interessen. Daß gerade diese Bestimmungen in den Seestaaten einheitlich geregelt sind, ist leicht verständlich, da gerade die Seestraßenordnung, wie auch das unten zu erörternde internationale Signalbuch elementarstes Seerecht bedeutet, und eine Verständigung hierüber naturgemäß am wenigsten irgendwelche gebietshoheitliche oder sonstige Machtbereiche einschränken kann und am meisten im allseitigen Interesse lag. Denn Vorschriften, welche der Gefahr des Zusammenstoßes von Schiffen auf hoher See und den angrenzenden Gewässern entgegenwirken sollen, betreffen im wahrsten Sinne des Wortes „Solidarinteressen", können ihren Zweck aber nur erfüllen, wenn sie bei allen Seeschiffahrt betreibenden Ländern inhaltlich gleich sind. Diese Erkenntnis führte auch dazu, daß nach internationaler Verständigung alle Seekulturstaaten, die im seinerzeit bedeutendsten Schiffahrtslande, England, geltenden Vorschriften — und zwar sind das die „Regulations for preventing collisions at sea" von 1862/63 — übernahmen und dann nach Uebersetzung in die Landessprachen zum nationalen Gesetz werden ließen.[82]) In Deutschland führte dies zunächst zur Verordnung vom 23. 12. 1871, sodann nach besonderer zwischenstaatlicher Vereinbarung und nachdem schon in Deutschland eine allgemeine gesetzliche Grundlage im § 145 des StGB.[83]) geschaffen war, zur Seestraßenordnung vom 5. II. 1906.

Die Seestraßenordnung von 1906 regelt die Lichter- und Signalführung bei Tag und Nacht, das Verhalten bei unsichtigem Wetter usw. Ferner enthält sie Ausweichevorschriften und Vorschriften über die Notsignale der in Seenot befindlichen Schiffe. Außerdem gibt sie an, für welche Schiffe sie Anwendung findet (d. h. für alle Schiffe, mit Einschluß der Kriegsschiffe, Lustyachten und sonstiger Fahrzeuge, die nicht Erwerbszwecken dienen), ferner daß Eigentümer und Kapitän für die Beobachtung der in ihr enthaltenen Vorschriften verantwortlich sind.

In Erweiterung dieser Vorschriften gibt es — neben Bestimmungen über das Lotsenwesen — noch zwei zwischenstaatliche Verträge, die hier aufgeführt werden sollen, weil sie die Seestraßenordnung erweitern, obwohl sie ihrer Entstehung nach nicht hier einzugliedern sind. Und zwar sind dies die Brüsseler Verträge vom 23. September 1910 „Zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen" und „über Hilfeleistung und Bergung im Falle von Seenot". Hierin haben sich die größeren Seestaaten zu wechselseitigem Beistand verpflichtet. Die Kapitäne der Handelsschiffe haben danach allen, auch feindlichen Personen, die sie in den Hoheitsgewässern oder auf hoher See in Lebensgefahr antreffen, Beistand zu leisten, soweit sie hierzu ohne ernste Gefahr für ihre Schiffe imstande sind. (Die Kriegsschiffe gelten ja von jeher als verpflichtet, in Fällen von Seenot Hilfe zu bringen.) Im übrigen regeln die erwähnten Verträge hauptsächlich die Ersatzpflicht der am Zusammenstoß Schuldigen und die Bezahlung und Verteilung des Hilfs- oder Bergelohns und sind somit streng genommen nicht mehr Teil des Völkerrechts, sondern des internationalen Privatrechts.[84])

---

[82]) Borchard-Fulst, S. 169.
[83]) RGBl. 1876, S. 40.
[84]) Liszt-Fleischmann, S. 303.

Eine etwa kollidierende deutsche Gesetzgebung ist bezüglich der Seestraßenordnung naturgemäß nicht vorhanden, da die Verordnung ohnehin deutsches Gesetz ist, wie aus der Bekanntmachung vom 9. Februar 1913 (RGBl. 1913, S. 89) zu ersehen ist, in der zwar ein ausdrücklicher Gesetzesbefehl fehlt, ein solcher aber gleichwohl nach herrschender Praxis schon aus der Tatsache der Bekanntmachung zu folgern ist.[85])

Bezüglich der letztgenannten beiden Verträge (Zusammenstoß von Schiffen) gibt es auch nur mittelbar eine deutsche Gesetzgebung in den noch unten zu erörternden Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft, die jedoch mit diesen Vorschriften nicht im Widerspruch stehen.

Die Vorschriften des Internationalen Signalbuches folgen in der Hauptsache dem englischen Vorbild (d. h. den Flaggenunterscheidungssignalen, die England zuerst und zwar im Jahre 1857 eingeführt hat,[86]) teils jedoch auch den Beschlüssen der Washingtoner Marinekonferenzen von 1889 und 1897 über das Seestraßenrecht[87]) und sind in dieser Form stillschweigend von den anderen Seestaaten übernommen worden.[88])

Gerade in diesen Tagen wird seitens des Reichsverkehrsministeriums eine neue Ausgabe des Internationalen Signalbuches der Oeffentlichkeit übergeben werden, das in mehrjähriger Arbeit eines Komitees in London vorbereitet worden ist und in dieser Fassung am 1. Januar 1934 in Kraft treten soll.

1. c. Vertragliches Völkerrecht.

Endlich sind zu untersuchen die durch zwischenstaatlichen Vertrag und durch dessen Bestätigungsformen zum Völkerrecht gewordenen Vereinbarungen, Uebereinkommen oder Verträge. Ihre Rechtsnatur, Teil des Völkerrechts zu sein, folgt ohne weiteres aus der von allen Staaten als Bildungsmoment von Völkerrecht anerkannten Form ihrer Entstehung, sei es also Ratifikation, Beitritt oder Zustimmung und zwar kollektiv oder partikulär.

Hierbei kommen folgende Verträge in Betracht:

1. Internationales Sanitätsabkommen,
2. Bestimmungen des Internationalen Telegraphenwesens,
   a. der Internationale Funkentelegraphenvertrag,
   b. die Internationale Telegraphenkonvention,
3. Gesetz zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (Schiffssicherheitsvertrag).

1. Dem am 21. Juni 1926 in Paris unterzeichneten Internationalen Sanitätsabkommen ist deutscherseits durch Gesetz vom 18. III. 1930[89]) zugestimmt worden. Die Vorläufer dieses Abkommens sind die Internationalen Uebereinkünfte betreffs Maßregeln gegen Pest, Cholera und Gelbfieber vom

---

[85]) Tambacopulos, S. 26. Zudem ist das Gesetz vom Reichstag in der Sitzung vom 31. Mai 1911 und dann auch vom Bundesrat angenommen worden.
[86]) Borchard-Fulst, S. 42.
[87]) Hold-Ferneck II, S. 58.
[88]) Zur Entstehungsgeschichte des J. S. vergl. ferner Gidel I. S. 365.
[89]) RGBl. 1930, II, S. 589.

3. Dezember 1903[90]) und vom 17. Januar 1912.[91]) Das Sanitätsabkommen enthält Bestimmungen zur Bekämpfung von Pest, Cholera, Gelbfieber, Fleckfieber und Pocken. Es handelt fast ausschließlich von der Verseuchungsgefahr durch die Schiffahrt. Die entsprechenden für die Frage der deutschen Gebietshoheit interessierenden Bestimmungen sind in den Art. 1—57 enthalten.

Da die Gesundheitspolizei aus den allgemeinen polizeilichen Motiven des § 14 PVG. (§ 10 II 17 ALR.) in starkem Maße an der Durchführung dieser Maßnahmen beteiligt ist und auch beteiligt sein muß, weil die Polizei, insbesondere die Gesundheitspolizei, der Träger eines die Volksgesundheit erhaltenden Willens ist, so enthalten schon die hier genannten völkerrechtlichen Bestimmungen weite Zugeständnisse an die Gebietshoheit, oder wenn man es anders ausdrücken will, bestätigt das Völkerrecht unbedenklich die von den Küstenstaaten für sich in Anspruch genommenen Rechte über fremdstaatliche Schiffe in gesundheitlicher Hinsicht. So ist nach Art. 44 Abs. 1 des Sanitätsabkommens der Kapitän und der Schiffsarzt verpflichtet, alle Fragen der Gesundheitsbehörden bezüglich des Gesundheitszustandes auf dem Schiff während der Ueberfahrt zu beantworten. So können ferner nach Art. 14 Abs. 1 des Abkommens die Gesundheitsbehörden jedes Schiff ohne Rücksicht auf seine Herkunft einer ärztlichen Untersuchung, erforderlichenfalls einer gründlichen Prüfung unterziehen und dann gegebenenfalls die Maßnahmen der Art. 16—57 zur Anwendung bringen. Allerdings bestimmt Abs. 3 dieses Artikels, „daß die in diesem Kapitel (d. h. Kap. II von Art. 16—57) vorgesehenen Maßnahmen als das Höchstmaß (constituant un maximum) anzusehen ist, innerhalb dessen Grenzen die Regierungen die Behandlung der Schiffe bei der Ankunft regeln können." Doch abgesehen davon, daß die Maßnahmen dieses Abkommens (Verbrennen der Kleider, Entratten der Schiffe usw.) Handhaben geben, die streng genug genannt werden können, ist die Tatsache, daß eine solche Bestimmung — (constituant un maximum) — aufgestellt und unterzeichnet werden konnte, nur ein Beweis dafür, daß es keine hierdurch etwa verletzte einzelstaatliche Bestimmung gibt, die strengere Maßnahmen vorsieht.

Interessant ist schließlich noch die Bestimmung des Art. 52, demzufolge sich die Regierungen der Vertragsstaaten jeglicher gesundheitlicher Besichtigungen derjenigen Schiffe zu enthalten haben, die ihre Küstengewässer durchfahren, ohne die Häfen oder die Küsten ihres Landes anzulaufen. Dies z. B. ist einer der oben S. 12 erwähnten Fälle, in denen Seeschiffe im äußeren Küstenmeer eine andere Behandlung erfahren als die Seeschiffe, die sich in den Häfen aufhalten.

Wie schon erwähnt, ist dem vorliegenden Abkommen durch Gesetz vom 18. März 1930[92]) zugestimmt worden. In diesem Gesetz heißt es in Art. 2: „Die zur Ausführung des Abkommens erforderlichen Bestimmungen erläßt die Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrates." Solche Ausführungsbestimmungen, mit ausdrücklicher Bezugnahme auf dieses Abkommen, sind noch nicht erfolgt. Jedoch sind am 21. Dezember 1931[93]) Vorschriften über die gesund-

---

[90]) RGBl. 1907, S. 425.
[91]) RGBl. 1925, S. 5.
[92]) RGBl. 1930, II, S. 589.
[93]) RGBl. 1931, II, S. 625.

heitliche Behandlung der Seeschiffe in den deutschen Häfen erlassen worden. Zwar sind diese Vorschriften — wie es a. a. O. ausdrücklich heißt — auf Grund der §§ 22—24 Abs. 2 des Gesetzes betr. Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten vom 30. Juni 1900[94]) erlassen worden. Da jedoch das angezogene Gesetz eine deutscherseits vorgetragene Grundlage für die Beratungen der oben genannten Vorläufer des Internationalen Sanitätsabkommens war, nämlich für die Uebereinkünfte von 1903 und 1912, so wird man diese Vorschriften des Jahres 1931, obgleich sie in der Präambel ausdrücklich auf das deutsche Gesetz von 1900 Bezug nehmen, als Ausführungsvorschriften zu dem Internationalen Sanitätsabkommen zu werten haben, denn sie treffen in der Tat die auch dort vorgesehenen Maßnahmen, wenngleich auch formal in einem anderen Aufbau. Ebenso wird man — entgegen der in Borchard-Fulst, S. 140, Anm. 1 zum Ausdruck kommenden Ansicht von Bogusat — die dort erwähnten Bundesratsvorschriften über die gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe in deutschen Häfen, sowie die Anweisung für deren Desinfektion völkerrechtlich als Ausführungsvorschriften für die Uebereinkünfte von 1903 und 1912 werten können, wenngleich auch dort auf das deutsche Gesetz von 1900 Bezug genommen ist und nicht auf die internationalen Uebereinkünfte. Der Grund für diese Handhabung mag wohl darin liegen, daß man bei einer sozusagen konkurrierenden Rahmengesetzgebung, nämlich der Rahmengesetzgebung des Gesetzes betreffs Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten von 1900 einerseits und der Rahmengesetzgebung der — Ausführungsbestimmungen fordernden — Internationalen Uebereinkünfte andrerseits, das deutsche Gesetz vorgehen ließ und die Bestimmungen dann in Gemäßheit dieses Gesetzes erließ.

2. Dem internationalen Telegraphenwesen liegen im wesentlichen die Bestimmungen des Washingtoner Weltfunkvertrages zu Grunde, sodann aber auch noch die Bestimmungen des Petersburger Telegraphenvertrages von 1875.

Der erstere Vertrag ist am 25. November 1927 in Washington geschlossen worden[95]) und am 22. August 1929 bereits von Deutschland ratifiziert worden[96]). Er beruht hauptsächlich auf den internationalen Funktelegraphenverträgen von Berlin[97]) und London[98]) und enthält Vorschriften über Seenot — und andere Sondersignale, ferner über die Neureglung von Rufzeichen, Reihenfolge der Beförderung von Telegrammen usw. Die für seinen Geltungsbereich wichtigsten Bestimmungen sind die des Art. 3 § 1 und 2.

„(§ 1) Hinsichtlich der zwischenstaatlichen Verbindungen zwischen festen Funkstellen behält jede Vertragsregierung volle Handlungsfreiheit, sowohl was die Einrichtung des Dienstes, als auch was die Festsetzung der Art des Verkehrs angeht, der auf diesen Funkverbindungen abgewickelt wird.

(§ 2) Handelt es sich aber um einen zwischenstaatlichen öffentlichen Verkehr zwischen festen Funkstellen — entweder von Land zu Land oder mit Funkstellen des beweglichen Dienstes — so müssen sich diese, je nach Art der beiden

---

[94]) RGBl. 1900, S. 306.
[95]) RGBl. II S. 265.
[96]) RGBl. S. 693.
[97]) Berlin vom 3. Nov. 1906/RGBl. 1908 S. 411.
[98]) Vertrag am 5. Juli 1912 in London geschlossen und unter dem 1. Juli 1912 in RGBl. veröffentlicht (RGBl. 1913 S. 313.)

Funkdienste, nach den Vorschriften dieses Vertrages und seiner Vollzugsordnungen richten."

Für die übrige (Draht-) Telegraphie ist — wie oben erwähnt — noch immer der Petersburger Telegraphenvertrag von 1875 maßgebend, allerdings abgeändert durch zahlreiche Verwaltungsabkommen (u. a. Paris 1925).[99]). Da die genannten Vorschriften elementarsten Bedürfnissen des internationalen Verkehrs dienen — man denke an die Verständigungsmöglichkeit eines in Seenot befindlichen Schiffes — so finden sie auch bei ihrer Durchsetzung keinerlei Schwierigkeiten und weisen daher für unsere Betrachtung keine Besonderheit auf.

3. Bevor wir zu einer kritischen Würdigung des für unsere Betrachtungen bedeutendsten Vertrages nämlich des Schiffssicherheitsvertrages von 1929 kommen, sei noch kurz sein Gegenstück für Frachtschiffe der am 5. Juli 1930 in London geschlossene „Freibordvertrag" erwähnt. Er ist für Deutschland am 6. Dezember 1933 in Kraft getreten[100]) und dient, wie sein Name sagt, in erster Linie der internationalen Regelung des Freibordes, d. h. dem an der Seite des Schiffes mitschiffs und senkrecht nach unten gemessenen Abstand von der Oberkante des „Deckstrichs" (wagerechter Strich von 300 mm Länge und 25 mm Breite mitschiffs an jeder Seite des Schiffes) bis zur Oberkante der „Freibordmarke" (Kreis der Freibordmarke mit Durchmesser von 300 mm, mitschiffs unterhalb des Deckstrichs anzumarken). Die Regelung des Freibords will unter der Voraussetzung, daß Art und Stauung der Ladung, des Balastes usw. ausreichende Stabilität der Schiffe sichern, eine zu starke Belastung der Schiffe verhindern.

Obwohl später entstanden als der Schiffssicherheitsvertrag weicht der Freibordvertrag in der Frage einer Einflußnahme der Gebietshoheit — wenn man von dem notwendigen Vorbehalt in Art. 9 (ausschließliches Recht auf Anbringung der Freibordmarke durch den Heimatstaat) absieht — in keiner Weise von der Regelung des Schiffssicherheitsvertrages ab. Die dahingehenden Untersuchungen seien daher dem nächsten Abschnitt vorbehalten.

4. Das „internationale Uebereinkommen zum Schutze des menschlichen Lebens auf hoher See" vom 21. Mai 1929[101]) ist das Ergebnis der zweiten internationalen Schiffssicherheitskonferenz, welche vom 16. April bis zum 31. Mai 1929 in London tagte.

---

[99]) In diesem Zusammenhange interessiert, daß im November 1932 in Madrid der „Weltnachrichtenvertrag" geschlossen worden ist, der die Reglung beider Arten der Telegraphie vereint, also beide Verträge verschmilzt. Jedoch ist er für Deutschland noch nicht in Kraft getreten.

[100]) ratifiziert am 6. September 1933 — vgl. RGBl. II S. 707 — außerdem ratifiziert von England, Bulgarien, Canada, Chile, Kuba, Danzig, Dänemark, Finnland, Frankreich, Ungarn, Irland, Italien, Lettland, Niederlande, Niederl. Indien, Curacao, Neu-Seeland, Norwegen, Peru, Portugal, Rumänien, Siam, Sowjetunion, Spanien, Schweden und Vereinigte Staaten.

[101]) Deutsches Gesetz v. 10. April 1931, RGBl. S.

Der Vorläufer dieses Uebereinkommens, der hierbei zum großen Teil verwertet worden ist, ist neben den beiden schon erläuterten Brüsseler Verträgen — die ja auch (vgl. Art. 40 und Anhang II) bei dem Schiffssicherheitsvertrag verwendet worden sind — der auf der vom 12. November 1913 bis 12. Januar 1914 in London tagenden Schiffahrtskonferenz geschlossene erste internationale Vertrag zum Schutze des menschlichen Lebens auf See vom 20. Januar 1914, der jedoch infolge des Ausbruchs des Weltkrieges nicht mehr ratifiziert wurde. Auf den materiellen Inhalt dieses Vertrages einzugehen, erübrigt sich, da er ja nur ein Vorläufer ist, ohnehin von Deutschland nicht ratifiziert wurde (d. h. vom Reichstag zwar angenommen, jedoch nicht verkündet worden ist[102]) und durch Art. 60 des Schiffssicherheitsvertrages ausdrücklich aufgehoben worden ist. Doch seien an dieser Stelle die jüngst im Reichsgesetzblatt von 1932 publizierten Gesetzesverordnungen genannt, die im Gesetz von 1931 (Art. 2) als noch zu erlassende Verordnungen erwähnt sind und die nach derselben Bestimmung „maßgebend für die Durchführung des Uebereinkommens" sein sollen. Wenn trotzdem in den folgenden Untersuchungen nicht die Durchführungsverordnung, sondern das eigentliche Uebereinkommen, dem Deutschland durch das erwähnte Gesetz zugestimmt hat, diesen Ausführungen zugrunde gelegt wird, so geschieht es — vgl. dazu noch unten — deswegen, weil Völkerrecht, d. h. ein die Staaten, bezw. die Regierungen verpflichtendes Recht eben das Uebereinkommen ist und nicht die innerstaatlichen Durchführungsverordnungen.

Grundsätzlich pflegt zwar Deutschland[103]) bei der Zustimmung zu einem völkerrechtlichen Vertrag diesen als Appendix eines Rahmengesetzes zu veröffentlichen und seine Durchführung nicht noch mit einem besonderen, dieselben Regelungen betreffenden Ausführungsgesetz zu erwirken[104]). Wenn es im vorliegenden Fall in Art. 2 des Gesetzes vom 20. IV. 1931 durch die ausdrückliche Bestimmung von maßgebenden Durchführungsverordnungen anders gehandhabt wird, so liegt jedoch hierin noch keine Beeinträchtigung der völkerrechtlichen Bedeutung des Uebereinkommens. Die Durchführungsverordnungen (man beachte den hierbei zum Ausdruck gekommenen selbstverständlichen Vorbehalt der Gebietshoheit) stellen vielmehr zwingende Vorschriften für das eigene Land dar, während die Geltung des durch Zustimmung geschaffenen Völkerrechts davon unberührt bleibt. Dies wird vollends klar, wenn man den Inhalt der Verordnungen mit dem des Uebereinkommens vergleicht. Es ist in den Grundzügen stets die gleiche Regelung und weist fast nur technische den deutschen Bedürfnissen angepaßte Variationen auf. Die rechtlichen Grundsätze und auch fast durchweg ihre Formulierungen sind die gleichen.

Der Schiffssicherheitsvertrag ist zur Zeit der umfassendste zwischenstaatliche Vertrag, welcher der Sicherheit des menschlichen Lebens, d. h. der Passagierbeförderung, jedoch auch, wie sein Name nicht andeutet, der Sicherheit der Frachtschiffahrt dient (es sei hierbei hingewiesen auf die im

---

[102]) Kuhl in Borchard-Pulst, S. 123.
[103]) Hatschek in Strupp II, S. 658 ff.
[104]) So sagt es auch Isay (S. 121) von den Handelsverträgen, die „nach herrschender und zutreffender Ansicht durch ihre Veröffentlichung im Reichsgesetzblatt die Kraft deutscher Gesetze erhalten."

Uebereinkommen enthaltene Verpflichtung zur Ausrüstung von Frachtschiffen mit Funkentelegraphie, die Einhaltung funktelegraphischer Wachzeiten, ferner auch die für alle Seeschiffe geltenden erweiterten Bestimmungen der Seestraßenordnung). Dieser Vertrag ist für unsere Betrachtungsweise der wichtigste seiner Art.[105]) Denn diese Ratifikationen genügen, zugleich im Hinblick auf die erfolgte Mitwirkung aller Seestaaten anläßlich der Beratungen dieses Vertrages in London, um das Uebereinkommen als Völkerrecht gelten zu lassen, insbesondere genügt es für unsere Betrachtungen, daß Deutschland es angenommen hat; da wir ja in erster Linie die Grenzen der deutschen Gebietshoheit im Hinblick auf völkerrechtliche Bindungen erfahren wollen.

Sachlich enthält der Schiffssicherheitsvertrag Bestimmungen über Bauart und Seetüchtigkeit der Schiffe, Rettungsmittel, Funktelegraphie, dann allgemeinere Bestimmungen bezüglich der Sicherheit der Seefahrt, wie Bestimmungen über Gefahrmeldedienst, metereologischen Warndienst, Eisdienst, Regelung des Steuerkommandos. Ferner trifft er Abänderungen der Seestraßenordnung sowie der beiden oben behandelten Brüsseler Verträge von 1910. Ebenso wie im Titanic-Abkommen gelten die wesentlichen Vorschriften des Schiffssicherheitsvertrages über Bauart, Rettungsmittel und Funktelegraphie nur für „Schiffe auf Auslandsfahrt" (Art. 4), d. h. für solche Schiffe, welche von einem Hafen eines Landes, für welches der gegenwärtige Vertrag gilt, nach einem Hafen außerhalb dieses Landes fahren oder umgekehrt. Damit ist der zwischenstaatliche Charakter dieses Vertrages als Ausfluß einer den Weltverkehr erleichternden Tendenz am deutlichsten betont.

Die bedeutsamsten Bestimmungen des Vertrages sind zweifellos diejenigen, welche von der Seetüchtigkeit und der Ausrüstung der Seeschiffe handeln. Gerade sie fordern eine anspruchsvolle Bauweise und die Innehaltung grundlegender Sicherheitsbestimmungen. Es ist daher für diese Arbeit von Wichtigkeit zu fragen, ob diese Bestimmungen zwingenden Charakter haben, ob sie mit Strafmaßnahmen gesichert sind, ob insbesondere der Gebietshoheit des betreffenden Küstenstaates Aufsichtsrechte über ausländische Schiffe gegeben sind, oder ob etwa die Gebietshoheit des betreffenden Küstenstaates von einem Einfluß auf die Befolgung dieser Vorschriften ausgeschlossen und damit beschränkt ist. Hierfür ist folgender Gedankengang des Vertrages aufschlußreich.

Der Schiffssicherheitsvertrag fordert gewisse Einrichtungen zur Erreichung einer höchstmöglichen Sicherheit der Seeschiffahrt. Ob diese Forderungen erfüllt werden, wird zunächst kontrolliert durch das eigene Land, das nach erfolgter befriedigter Besichtigung und Prüfung des Schiffes ein Zeugnis erteilt. Dieses Zeugnis ist Grundlage eines weiteren Kontrollrechtes derjenigen Vertragsländer, in denen das Schiff anläuft. Bei etwaigen hierbei festgestellten Mängeln ist danach die betreffende Behörde des Vertragsstaates zu einem in Uebereinkommen näher angegebenen Einschreiten verpflichtet.

Zunächst muß also nach Art. 49 jedem Fahrgastschiff, das in wirksamer Weise die diesbezüglichen im Uebereinkommen enthaltenen Anforderungen

---

[105]) Er ist bislang ratifiziert worden von Deutschland am 1. X. 1932, ferner von Dänemark, den Niederlanden, England mit Nordirland, Kanada, Finnland, Frankreich, Italien, Norwegen, Spanien, Schweden, Brasilien, Ungarn, Island, Portugal, Danzig, China u. Bulgarien.

erfüllt, ein sog. Sicherheitszeugnis (Certificat de Sécurité, Safety certificate) mit einjähriger Gültigkeit (Art. 54) erteilt werden[106]), und zwar geschieht dies seitens des Landes, in dem das Schiff im Schiffsregister eingetragen ist, entweder durch Beamte oder durch „von ihr anerkannte Körperschaften" (Art. 49 Abs. 4). In der letzteren Weise geschieht es in Deutschland schon bei den Unfallverhütungsvorschriften und zwar durch die Seeberufsgenossenschaft[107]). Für die Vollständigkeit und Gründlichkeit der Besichtigungen und Prüfungen übernimmt die betreffende Regierung volle Verantwortlichkeit. Wie weit allerdings die „volle Verantwortlichkeit" einer Regierung in solchen Fällen geht, wie insbesondere ein Staat zur Verantwortung gezogen werden kann, denn dieses ist ja begrifflich die zwingende Folge von Verantwortlichkeit und als solche auch Voraussetzung für die Anwendung des Begriffes „volle Verantwortlichkeit", ist bislang noch nicht ermittelt[108]).

Dieses Zeugnis nun, das unter der Verantwortung einer Vertragsregierung ausgestellt ist, muß von den anderen Vertragsregierungen in allem anerkannt werden, was Gegenstand des Uebereinkommens ist (Art. 53). Jedoch ist jedes Schiff, das ein Zeugnis der oben genannten Art besitzt, dem Besichtigungsrecht der „gehörig ermächtigten Beamten" des betreffenden Vertragsküstenstaates unterworfen (Art. 54 Abs. 1). Gibt diese Nachprüfung Anlaß zum Einschreiten irgendwelcher Art, so „muß der die Ueberwachung ausführende Beamte unverzüglich den Konsul des Landes unterrichten, in dem das Schiff eingetragen ist, und zwar von allen Punkten, in denen ein Einschreiten für nötig erachtet wird." (Art. 54 Abs. 2).

Betrachtet man zunächst die letzteren Bestimmungen genauer — gerade sie sind ja gewissermaßen die „Bewehrung" der im Uebereinkommen aufgestellten Sicherheitsanforderungen, so wird man feststellen müssen, daß der Zwangscharakter dieser Bestimmungen denkbar geringfügig ist. Es wird zunächst ein Besichtigungsrecht gegeben — dies allerdings ist in gewisser Hinsicht (vgl. unten) von Bedeutung — und danach wird ein Benachrichtigungsrecht an den zuständigen Konsul gegeben (abgesehen davon, daß es z. B. in Deutschland ohnehin schon (vgl. unten) gegeben war, bedarf es natürlich keines Gesetzes, um jemandem das Recht zu geben, einen Konsul zu benachrichtigen) — sodann aber, und das ist das Entscheidende, folgt k e i n e Bestimmung, die nunmehr den Konsul zum tatsächlichen Einschreiten (etwa bestimmt nach Art und Umfang) verpflichtet. Damit aber fehlt das Wesentlichste. Denn ohne dies bleibt die Einwirkung der Gebietshoheit nur ein frommer Wunsch, dem die Möglichkeit einer Verwirklichung versagt ist. Wenn man die Schwächen des Völkerrechts kennt, seinen oft zutage tretenden Mangel, die unter der Decke der Courtoisie gärende, von machtpolitischen Erwägungen genährte Spannung zwischen den Völkern zu überbrücken oder auch nur zu verhüllen, so nehmen allerdings diese Bewehrungsvorschriften nicht wunder.

---

[106]) Es erinnert dies an den sog. „Meßbrief" der Schiffsvermessungsordnung und an die diesbezüglichen zwischenstaatlichen Regelungen, die Deutschland im Interesse der Anerkennung der von ihm ausgestellten Meßbriefe getroffen hat. Vgl. Borchard-Fulst, S. 120.

[107]) Borchard-Fulst, S. 120.

[108]) Vgl. Burckhardt, Die Völkerrechtliche Verantwortlichkeit der Staaten.

Einschränken konnte also das Völkerrecht die Gebietshoheitsbefugnisse der einzelnen Küstenstaaten nicht. Andrerseits konnte es auch nicht, wie wir bei dem Recht der Benachrichtigung der Konsuln gesehen haben, irgendwelche nennenswerte Verstärkungen der Gebietshoheit geben, etwa in der Weise, daß es dem Küstenstaat Zwangsbefugnisse verlieh, die das selbständige Durchsetzen der Sicherungsanforderungen ermöglichen könnten. Jedoch wird man, und dies ist hervorzuheben, eine gewisse Verstärkung der küstenstaatlichen Gebietshoheit durch diesen Schiffssicherheitsvertrag doch erkennen können und zwar in dem Besichtigungs- und Prüfungsrecht der küstenstaatlichen Beamten (Art. 54 Abs. 1). Wenn nämlich im Schiffssicherheitsvertrag angeordnet wird, daß die zuständige Behörde des Küstenstaates das Recht hat, die Uebereinstimmung des tatsächlichen Seetüchtigkeitszustandes mit dem durch das Zertifikat nachgewiesenen festzustellen, so wird damit dem Küstenstaat eine bislang dem innerstaatlichen Recht vorbehaltene Polizeigewalt, die jedoch nur in Ausnahmefällen in Erscheinung treten konnte, nunmehr in einem allgemeinen Umfange gegeben. Wenngleich auch im Art. 54 gesagt ist, daß gewöhnlich nur das Zertifikat zu prüfen ist und lediglich, falls die Annahme gerechtfertigt erscheint, daß dieses dem tatsächlichen Zustand nicht entspricht, eine Prüfung vorgenommen werden könnte, so gibt diese Bestimmung doch, da sie es auf das subjektive Ermessen der küstenstaatlichen Behörde abstellt, ohne weiteres ein allgemeines, wenn auch verdecktes Recht auf Prüfung des gesamten Zustandes. Wobei nicht verkannt werden soll, daß bei der Kontrolle der Schiffspapiere, bei der gesundheitlichen und anderen Kontrollen in gewissem Umfange ein Besichtigungsrecht schon gegeben ist.

Wir haben damit das eigenartige Bild, daß im Schiffssicherheitsvertrag der kultivierte, spezialisierte und umfassende völkerrechtliche Wille zur Erreichung eines den heutigen Erfordernissen entsprechenden Sicherheitszustandes zum Ausdruck kommt, und zwar in der Aufstellung dementsprechender Forderungen, daß aber der Zwang hierzu, die Garantie selbstredend nicht vom Völkerrecht, aber auch nicht von irgendeiner zwischen- und überstaatlichen Organisation — und die allein könnte ja die Gebietshoheit der einzelnen Küstenstaaten wirklich beschränken — übernommen wurde, sondern daß hier gewissermaßen eine Delegation der Aufsichtsrechte eines Interessenverbandes an die Gebietshoheit des einzelnen Küstenstaates zwangsläufig vorgenommen worden ist. Dieser Gesichtspunkt kann entscheidend sein für die Durchführung zukünftigen Völkerrechts auf diesem Gebiet und ist bezeichnend für die Erkenntnis der Unmöglichkeit einer Schaffung von überstaatlicher Zwangsgewalt. Denn eine solche Delegation erkennt die ausschlaggebende Bedeutung der einzelstaatlichen Gebietshoheit an und läßt das Völkerrecht zu einem Recht von Landesgnaden werden.

Diese Erkenntnis konnte auch nicht verhindert werden durch die mannigfachen Pläne, die man der Ausgestaltung einer völkerrechtlichen Zwangsgewalt gewidmet hat. Denn die Schaffung einer internationalen Polizei steht heute noch in ebenso märchenhafter Weite wie die Unterwerfung der Gebietshoheit der souveränen Staaten unter eine übergeordnete Organisation. Die Schaffung einer internationalen Armee, die ja letzten Endes mit der Schaffung einer völkerrechtlichen Polizei identisch sein könnte, ist zwar von unserem Nachbarstaat propagiert worden. Das ist jedoch noch kein Beweis für die Durchführ-

barkeit dieses Gedankens. Es beweist sogar allein schon unter Berücksichtigung der Nachkriegsbeziehungen zwischen Frankreich und dem Deutschen Reich das Gegenteil, ganz abgesehen von den bekannten, hier nicht zu erörternden wissenschaftlichen sowie praktischen Gegenargumenten. Alle diese Gedankengänge, welche eine Zwangsgewalt des Völkerrechts fordern, übersehen den gewaltigen Aufstand der Nationen, der vor Jahrhunderten schon begonnen, im 20. Jahrhundert aber erst im stärksten Ausmaße eingesetzt hat und noch nicht am Ende ist. Und es wird fast zur Ironie, wenn das Völkerrecht in einem Vertrag, wie dem Schiffssicherheitsvertrag, seine bedingungslosen Konzessionen an diese Tatsachen macht, das Völkerrecht, das bislang nach allgemeiner Auffassung eine immer stärkere Unterordnung des staatlichen Willens unter eine überstaatliche Gewalt verkörpern sollte.

Die allgemeinen Folgerungen, die wir für die Stellung gerade der deutschen Gebietshoheit aus den Bestimmungen des Schiffssicherheitsvertrages zu ziehen haben, bewegen sich in derselben Richtung. Die deutsche Regierung hat also das Recht, durch ihre bestellten Vertreter die Schiffe der Länder, die diesem Schiffssicherheitsvertrag ausdrücklich zugestimmt haben, zu besichtigen und von den festgestellten Mängeln die Konsuln der betreffenden Länder in Kenntnis zu setzen. Ein ähnliches Recht bestand jedoch für Deutschland schon vorher gemäß Erlaß des Preußischen Handelsministers vom 5. März 1926, wonach bei überladenen ausländischen Schiffen der Konsul zwecks Abstellung des Mangels zu benachrichtigen war. Bei dieser Sachlage wird man sich über die Tragweite dieser Bestimmungen, d. h. über die Möglichkeiten, die sie der deutschen Staatsgewalt geben, keinen Illusionen hingeben. Sie beweisen aber, wie schon oben ausgeführt, daß von einer etwaigen Beschränkung der Gebietshoheit, insbesondere der deutschen Gebietshoheit, durch den Schiffssicherheitsvertrag keine Rede sein kann. Vielmehr ergibt sich aus diesen Bestimmungen eine Anerkennung der einzel-staatlichen Gebietshoheit, durch die diese zweifellos eine Verstärkung erfährt. Das ergibt sich auch aus den Art. 4, 55, 60, 2 b, die derart wesentliche Beschränkungen der Anwendungsfälle dieses Vertrages enthalten, daß der küstenstaatlichen Gebietshoheit eine auf ihren Gesetzen beruhende Intervention fast immer möglich gemacht wird.

So gilt der Vertrag zunächst nur für solche Schiffe, die am 1. VII. 1931 oder nachher auf Kiel gelegt oder in dieser Zeit zu Fahrgastschiffen umgebaut sind (Art. 4). Das ist ohnehin schon eine beschränkte Anzahl. Ferner haben die „Vergünstigungen" (Art. 55) dieses Uebereinkommens in dem Augenblick keine Geltung mehr — für an sich unter dieses Uebereinkommen fallende Schiffe — wenn festgestellt wird, daß ihr Zeugnis nicht mehr gültig oder nicht ordnungsmäßig ist, wobei „nicht ordnungsmäßig" zweifellos auch dann vorliegt, wenn der durch das Zertifikat nachgewiesene Zustand in einem Punkte mit dem wahren Zustand nicht übereinstimmt. Dies heißt aber nichts anderes als, daß in all diesen Fällen das innerstaatliche Recht mit sämtlichen Komplikationen, insbesondere gewichtigen Sicherheitsanforderungen, zur Anwendung kommt. Die Bedeutung dieser Folgerung ist allerdings nicht an dem vorhandenen lückenhaften deutschen Recht ersichtlich, sondern erst bei einer Betrachtung der unten zum Vergleich herangezogenen ausländischen, insbesondere englischen Bestimmungen. Schließlich gilt das Uebereinkommen nur insoweit (Art. 60), was ja an sich selbstverständlich ist, als ausdrücklich eine bestimmte Regelung darin

getroffen ist. Neben dem immerhin begrenzten Kreis der Anwendungsfälle dieses Uebereinkommens gilt also wiederum in uneingeschränktem Maße das innerstaatliche Recht des einzelnen Küstenstaates. Alles in allem ein Sieg der Souveränität und der Gebietshoheit, wie man ihn nach der erwarteten Entwicklung der „Solidarität" und damit des Völkerrechts im dritten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts nicht zu gewärtigen hatte.

Das Ergebnis unserer bisherigen Feststellungen ist also, daß durch das letzte Uebereinkommen wie auch die vorher besprochenen Vorschriften eine Beeinträchtigung der deutschen Gebietshoheit nicht stattgefunden hat. Vielmehr ist sie einerseits ausdrücklich durch das Besichtigungsrecht verstärkt worden, andrerseits ist gerade durch dieses Abkommen gezeigt worden, daß die vorhandenen küstenstaatlichen Hoheitsbefugnisse vom Völkerrecht in keiner Weise angetastet werden sollen, daß diese Befugnisse vielmehr ausschlaggebend sind bei der völkerrechtlichen Regelung dieser Sicherheitsfragen. Auch die Garantie für die Durchführung dieses Uebereinkommens liegt also nicht im Uebereinkommen, im Völkerrecht, sondern sie liegt im einzelstaatlichen Recht und beruht danach letzten Endes — dem Grunde nach — auf einer etwaigen weitschauenden und verantwortungsbewußten Verkehrspolitik der staatlichen Aufsichtsbehörden sowie der einzelnen Schiffahrtsgesellschaften. Da mithin trotz oder auf Grund des vorhandenen Völkerrechts ausschlaggebend das Landesrecht ist, m. a. W. theoretisch die Gebietshoheit der Küstenstaaten hiermit ihren souveränen Platz behauptet hat, ist es interessant festzustellen, inwieweit das einzelne Landesrecht diese Möglichkeit praktisch verwertet hat, nämlich durch entsprechende innerstaatliche Vorschriften seinen verkehrspolitischen Interessen Ausdruck gegeben hat und damit die eigene Gebietshoheit genutzt und ihre Stärke dokumentiert hat. Es sollen dabei zunächst die deutschen Bestimmungen zwecks Sicherung der deutschen Seefahrt genannt werden und zwar in der Gesamtheit, d. h. auch solche, die einen Eingriff in fremde Machtsphäre nicht ermöglichen, um das Gebiet und die Möglichkeiten zu kennzeichnen, die den deutschen Interessen in dieser Sicherheitsfrage auf Grund der deutschen Gebietshoheit gegeben sind. Danach sollen die wesentlichsten fremdstaatlichen Vorschriften genannt werden und zwar diejenigen, die einen Eingriff des Küstenstaates in die Einrichtung des Gastschiffes gewähren zum Zwecke der Erfüllung sicherheitstechnischer Vorschriften.

2. Deutsche Sicherheitsbestimmungen.

Es sind an deutschen Bestimmungen hier im wesentlichsten zu nennen:

a) Die Vorschriften für die Einrichtung der Handelsschiffe:
  - α) Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft,
  - β) die Bauvorschriften des Germanischen Lloyd,
  - γ) gesundheitliche Vorschriften für die Einrichtung der Handelsschiffe.

b) Die Vorschriften über die Schiffsbesatzung:
  - α) Verordnung über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen,
  - β) Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren.

c) Im Verkehr zu beachtende Vorschriften:
 α) Die Seefrachtordnung,
 β) das Gesetz betr. die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten,
 γ) Verordnungen und Erlasse über das Festhalten überladener oder seeuntüchtiger Schiffe im Hafen.

a) Vorausgeschickt sei, daß es in Deutschland weder ein einheitliches Gesetz gibt, welches die Einrichtungen der Handelsschiffe regelt, noch eine staatliche Behörde, welcher die Kontrolle der Seetüchtigkeit und der sachgemäßen Einrichtung und Ausrüstung der Schiffe obliegt[109]). Eine solche Kontrolle ist vielmehr durch das Gesetz betr. die Unfallversicherung der Seeleute vom 13. Juli 1887[110]) einer aus Privatpersonen gebildeten Körperschaft des öffentlichen Rechts, nämlich der Seeberufsgenossenschaft Hamburg, übertragen worden. Die Seeberufsgenossenschaft, der man zum mindesten quasibehördlichen Charakter zugestehen kann[111]), ist verpflichtet, zur Verhütung von Personenunfällen die erforderlichen Vorschriften über Einrichtung und Ausrüstung der Seefahrzeuge zu erlassen und für Durchführung dieser Unfallverhütungsvorschriften zu sorgen. Neben diesen von der Seeberufsgenossenschaft erlassenen Vorschriften gibt es jedoch auch andere, so vor allem die reichsgesetzlichen Vorschriften über die gesundheitliche Einrichtung der Handelsschiffe und die Bauvorschriften des Germanischen Lloyds.

α) Die Unfallverhütungsvorschriften treffen eine umfassende Regelung der baulichen Anforderungen an den Schiffskörper und an seinen seetüchtigen Zustand, sowie der Anforderungen an die Aufenthaltsräume für Mannschaften und Passagiere, Boote und Rettungsgeräte, Lichterführung, Signalwesen usw. Diese Vorschriften werden ständig erweitert je nach dem Stande der Technik, vervollkommnet und sind ein bewunderungswürdiges Zeugnis deutscher Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit. Für diese Arbeit interessiert jedoch in der Hauptsache zu wissen, daß sie keine Gesetzeskraft haben, nicht für ausländische Schiffe gelten, die Befolgung ihrer Vorschriften aber von der Seeberufsgenossenschaft durch gegen die Unternehmer und Versicherten festzusetzende Geldstrafen erzwungen werden kann.[112])

β) Die Bauvorschriften werden vom Germanischen Lloyd erlassen. Dieser ist ein Schiffsklassifikationsinstitut, eine private Erwerbsgesellschaft, welche die Untersuchung und Begutachtung von Schiffen gewerbsmäßig betreibt.[113]) Er steht in Verbindung mit der Seeberufsgenossenschaft und achtet auf eine den Anforderungen der Seeberufsgenossenschaft genügenden Durch-

---

[109]) Kuhl in Borchard-Fulst, S. 119.

[110]) Umgeändert in Seeunfallsgesetz vom 30. Juni 1900, jetzt Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911, — RGBl. S. 509 ff. — in der Fassung vom 15. Dezember 1924 — RGBl. I, S. 779.

[111]) Abgesehen von den Ermächtigungen in der Reichsversicherungsordnung und in den Verordnungen vom 25. Dezember 1932, nämlich in Art. 13 der V. O. über Sicherheitseinrichtungen und Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe, in Art. 11 der V. O. über die Funkausrüstung und den Funkwachdienst der Schiffe, und in Art. 11 u. 12. Abs. 3 d. V. O. über den Freibord der Kauffahrteischiffe (RGBl. II S. 243, S. 267 in S. 278) sind die Unfallverhütungsvorschriften der SBG. in Abs. 2 des Art. 2 der zuerst genannten V. O. (RGBl. II

führung der Schiffsbauten. Zu diesem Zweck gibt er Richtlinien, Bauvorschriften heraus und begutachtet auf Antrag fertiggestellte Schiffe. Hierbei werden die Schiffe in verschiedene Wertklassen eingereiht. Die Klassifizierung dient in erster Linie Versicherungszwecken. Ein Zwang zu dieser Beaufsichtigung und Klassifizierung besteht jedoch nur für Auswandererschiffe[114]) und für Fahrgastschiffe in außereuropäischer Fahrt.[115]) Im übrigen tragen die Vorschriften keinen Zwangscharakter. Sie gelten nur für deutsche Schiffe.

γ) Die gesundheitlichen Vorschriften für die Einrichtung der Handelsschiffe bestehen im wesentlichen aus drei Bekanntmachungen des Reichskanzlers. Von diesen betrifft die erste reisende Schiffspassagiere, die zweite die Schiffsmannschaft und die dritte sowohl Passagiere wie Schiffsmannschaften.

Die erste Bekanntmachung ist die auf Grund des § 36 des Gesetzes über das Auswanderungswesen vom 9. Juni 1897[116]) erlassene Bekanntmachung des Reichskanzlers betreffs Vorschriften für Auswandererschiffe vom 14. März 1898,[117]) abgeändert durch die denselben Gegenstand betreffenden Bekanntmachungen des Reichskanzlers vom 22. Juni 1898[118]) und vom 20. Dezember 1905.[119]) Sie betrifft die durch die Länge der Fahrt und durch die Stärke des Klimawechsels bedingten Besonderheiten der Einrichtung von Auswandererschiffen, so insbesondere die Anlage von Brause- oder Badevorrichtungen, Lüftungsmöglichkeiten der Räume, Krankenkojen und das Erfordernis der Anwesenheit eines approbierten, vertragsmäßig zu unentgeltlicher Behandlung der Auswanderer verpflichteten Arztes sowie eines dementsprechenden Personals- und Arzneivorrates.

Die zweite Bekanntmachung ist die des Reichskanzlers betr. Logis, Wasch- und Baderäume, sowie betr. die Aborte für die Schiffsmannschaft auf Kauffahrteischiffen vom 2. Juli 1905.[120]) Sie ist erlassen worden auf Grund des § 56 Abs. 2 der Seemannsordnung vom 2. Juli 1902[121]) und enthält spezielle technische Vorschriften, die auch der Schiffsmannschaft eine ihre Gesundheit nicht gefährdende Unterkunft und einen dementsprechenden Aufenthalt auf dem Schiffe gewährleisten.

Die dritte Reihe von Bestimmungen ist die, welche sich aus der Bekanntmachung des Reichskanzlers betr. Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vom

---

S. 243) gesetzlichem Zwange unterstellt. (Vgl. auch Art. 8 letzter Absatz a. a. O., Art. 10 Abs. 3 Satz 2 der Funkverordnung und Art. 1 Abs. 3 und Art. 12 Abs. 3 der Freibordverordnung.

[112]) Kuhl in Borchard-Fulst, S. 120.

[113]) Kuhl in Borchard-Fulst, S. 120.

[114]) §§ 1, 3, 58 d. Bekanntm. d. Bundesrats betr. Vorschriften über Auswandererschiffe vom 4. März 1898.

[115]) Art. 2 Abs. 2 der V. O. über Sicherheitseinrichtungen u. s. w.

[116]) RGBl. 1897, S. 463.

[117]) RGBl. 1898, S. 57.

[118]) RGBl. S. 335.

[119]) RGBl. S. 779.

[120]) RGBl. 1905, S. 563.

[121]) RBGl. 1902, S. 189.

3. Juli 1905[122]) in Verbindung mit der Verordnung betr. Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vom 4. Januar 1929[123]) ergibt. Diese Bestimmungen sind auf Grund von § 5 Abs. 2 i. V. mit § 4 der Seemannsordnung erlassen worden und treffen Anordnungen für die Ausrüstung der Kauffahrteischiffe mit Arznei- und anderen Hilfsmitteln, sowie mit Lebensmitteln zur Krankenpflege, Bereitstellung eines Krankenraumes auf Schiffen sowie die Anstellung von Schiffsärzten. Sie umfassen jedoch einen weiteren Personenkreis als die bisher genannten Vorschriften insofern, als sie Passagiere und Mannschaft aller Kauffahrteischiffe betreffen.

Alle diese vorstehend behandelten Bekanntmachungen und Verordnungen haben keine Zwangsgewalt gegenüber ausländischen Schiffen und gelten nur für deutsche Schiffe. Begründen läßt es sich wohl damit, daß man sagt: Die Gebietshoheit kann wohl ein Verhalten im Betriebe eines fremden Seeschiffes bestimmen und verändern, schwerlich aber technische Einrichtungen in ihrer Substanz. Denn diese sind als festgefügte Sache wesentlicher oder unwesentlicher Teil des Schiffes nicht beliebig veränderbar. Eine Einwirkung auf die Einrichtung könnte daher nur beim Bau erfolgen und dabei hat selbstverständlich die Gebietshoheit eines fremden Staates grundsätzlich keinerlei Einfluß.

Doch werden wir später sehen, daß z. B. England auch Anforderungen an die bauliche Einrichtung der Seeschiffe stellt, die seine Häfen anlaufen, und daß eine Entwicklung der Sicherheitsanforderungen in dieser Richtung nicht zu umgehen ist, will man der Gebietshoheit überhaupt einen bemerkenswerten Einfluß sichern. Bei derartigen Anforderungen würde demnach eine Einflußnahme fremder Gebietshoheit schon beim Bau der Schiffe sichtbar werden.

b) Die Vorschriften über die Schiffsbesatzung.

Der Uebergang von Küstenfahrt zur transozeanischen Fahrt, der sich in Deutschland in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts vollzog, gab zufolge der damit verbundenen Gefahrsteigerung den Anlaß zu einer staatlichen Kontrolle über die nautischen und sonstigen seemännischen Kenntnisse der Schiffsführer und Steuerleute. Diese Kontrolle führte, nachdem zunächst die von den Ländern erlassenen diesbezüglichen Vorschriften vereinheitlicht wurden, zum Erlaß der „Verordnung über den Befähigungsnachweis der Seeschiffer und Seesteuerleute auf deutschen Kauffahrteischiffen" und zu der „Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren".[124]) Beide vom Jahre 1925. Jedoch wurden auch diese Bestimmungen weiterhin zusammengefaßt und zwar in der Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Kapitänen und Schiffsoffizieren (Schiffsbesetzungsordnung) vom 29. Juni 1931, die in § 41 die erstgenannten Verordnungen ausdrücklich aufhebt.

Die Verordnung von 1931 enthält eingangs allgemeine Vorschriften über ihren Geltungsbereich, sowie eindeutige Begriffsbestimmungen von „Seeschiffer" „Fahrgastschiff" u. s. w. Sie ist ferner untergeteilt in (II) Bestimmungen über

---

[122]) RGBl. 1905, S. 568, ferner RGBl. 1909, S. 446 u. RGBl. 1911, S. 171.
[123]) RGBl. 1929, II, S. 33.
[124]) Beide v. 25. Juli 1925, RGBl. II, S. 714, S. 709.

Besetzung der Schiffe mit Ausschluß der in der Seefischerei beschäftigten Fahrzeugen (also Fahrgastschiffe, Frachtschiffe, auch Seeleichter und Segelschiffe mit Maschinenhilfsantrieb), sodann (III) in Bestimmungen über Besetzung der in der Seefischerei beschäftigten Fahrzeuge. Schließlich enthält die Verordnung (IV) Bestimmungen über den Befähigungsnachweis. Nach diesen Vorschriften richtet sich der Ausbildungsgang und die Prüfung der Seeschiffer und Seeoffiziere.

Eine Ergänzung finden die letzten Bestimmungen noch in der „Prüfungsordnung für die Seeschiffer- und Seesteuermannsprüfungen" vom 29. Juli 1931 (Reichsministerialblatt S. 497) und in der „Prüfungsordnung für die Schiffsingenieur- und Seemaschinistenprüfungen" vom 12. August 1931 (Reichsministerialblatt S. 587).

Die Verordnung von 1931 sowie die letztgenannten Prüfungsordnungen haben Geltung nur für deutsche Schiffe.

c) Im Verkehr zu beachtende Vorschriften.

α) Der Erlaß vom 18. 9. 1930 betr. Beförderung gefährlicher Gegenstände mit Kauffahrteischiffen, kurz „Seefrachtordnung" genannt,[125]) ist eine umfassende Neuregelung der bislang in einzelnen Polizeiverordnungen, in den Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft und in anderen Bestimmungen[126]) niedergelegten Regelungen der Frage einer Beförderung gefährlicher Frachtgüter.[127]) Die uneinheitliche bisherige Regelung dieser Frage ergibt sich daraus, daß das Reich keine Gesetzgebungskompetenz auf diesem Gebiet hat.[128]) Demzufolge konnte diese Frage auch nunmehr lediglich in einem Erlaß geklärt werden, nach dem sämtliche Fragen durch Vorverhandlungen zwischen den einzelnen Landesregierungen geklärt worden sind. Und zwar beruht der Erlaß, wie sein Wortlaut ergibt[129]) auf einem Uebereinkommen der Regierungen der Küstenländer des Reiches, der Freistaaten Preußen, Hamburg, Mecklenburg, Schwerin, Oldenburg, Bremen und Lübeck.

Der Erlaß enthält die alte „Seefrachtordnung" sowie zwei Anlagen hierzu, die die neu getroffenen Regelungen enthalten. Diese erweiterte Frachtordnung ist Polizeiverordnung und kann demnach in beschränktem Rahmen auf ausländische Schiffe angewandt werden. Eine besondere Handhabe gegen ausländische Durchfuhrgüter bezw. Schiffe geben die §§ 4 (ausländische Durchfuhrgüter) und 11 (Abzeichen für Schiffe mit Sprengstoffwaren) der Anlage 2.

β) Das Gesetz betr. die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten vom 30. Juni 1900[130]) mit seinen Ausführungsbestim-

---

[125]) Barbrack in Borchard-Fulst, 191.

[126]) Barbrack, S. 192.

[127]) Vgl. die zwischenstaatliche Regelung dieser Frage in Art. 24 des Schiffssicherheitsvertrages.

[128]) Barbrack, S. 192. Auch die Gesetzgebungsermächtigung der Reichsregierung im Gesetz v. 10. April 1931, Art. 2, bezieht sich nicht auf diese Materie.

[129]) HMBl. 1930, S. 240. [130]) RGBl. S. 306.

mungen[131]) enthält u. a. Vorschriften über zu ergreifende Maßnahmen gegen die Einschleppung seuchenmäßiger Krankheiten durch die Seeschiffahrt, insbesondere durch die fremdstaatliche. Es enthält in den Ausführungsbestimmungen, jedoch auch im Grundgesetz Bestimmungen, die sich in den internationalen Uebereinkünften von 1903 und 1912 und im internationalen Sanitätsabkommen von 1931 wiederfinden. Da das Gesetz heute noch in Kraft ist und auch bei den jüngsten diesbezüglichen Vorschriften über die gesundheitliche Behandlung der Seeschiffe in deutschen Häfen wieder angezogen ist, hat es, abgesehen von der schon erwähnten Ueberschneidung mit dem Völkerrecht, immer noch innerstaatliche Bedeutung.

γ) Die Häufung von Unfällen in der Seeschiffahrt ließ es ferner erforderlich erscheinen „gerade die Verhütung des Auslaufens seeuntüchtiger Fahrzeuge strenger als bisher zu regeln".[132]) Eine allgemeine diesbezügliche Ermächtigung war den zuständigen Polizeibehörden bislang durch die Bestimmungen in § 10 II 17 des ALR. (nunmehr § 14 PVG.) in Verbindung mit den ihr allgemein zustehenden Zwangsmitteln gegeben. Da ein derartiges Einschreiten im Einzelfall zu schwierig zu ermessen und auch in der Praxis naturgemäß, so z. B. gegen ausländische Schiffe, nicht mit der nötigen Strenge durchgeführt werden konnte, ist die Regelung dieser Frage in verschiedenen einzelnen Erlassen und Polizeiverordnungen der deutschen Länder und Hansestädte, doch jeweils übereinstimmend, getroffen worden. Grundlegend ist die am 21. Januar 1925 von Hamburg erlassene Verordnung über das Festhalten überladener oder seeuntüchtiger Seeschiffe im Hafen. Sie lautet wie folgt:

§ 1.

Ist ein Seeschiff überladen, oder wird seine Seeuntüchtigkeit der zuständigen Polizeibehörde glaubhaft gemacht, so ist letztere ermächtigt, das Auslaufen des Schiffes aus dem Hafen zu verhindern.

§ 2.

Im Falle der Zuwiderhandlung gegen die Anordnungen der Polizeibehörde wird der Kapitän, sofern nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen eine höhere Strafe verwirkt ist, mit Geldstrafe bis zu 150 RM. bestraft.

In diesem Sinne haben Bremen am 21. April 1925, Lübeck am 28. März 1925 und Oldenburg am 23. April 1925 inhaltlich gleiche Verordnungen erlassen. Preußen hat am 5. März 1926, Mecklenburg-Schwerin am 23. September 1925 eine entsprechende Regelung im Verwaltungswege getroffen.

Bezüglich der Anwendung einer solchen Vorschrift auf ausländische Schiffe bestimmt der preußische Erlaß vom 5. März 1926 ausdrücklich (und die hier getroffene Regelung deckt sich mit der Praxis der Hansestädte, wie z. B. die zur Hamburgischen Verordnung von der Polizeibehörde Hamburg erlassenen Erläuterungen ergeben), daß die zuständigen Polizeibehörden sich, sofern bei ausländischen Schiffen deren Ueberladung festgestellt oder deren Seeuntüchtigkeit glaubhaft gemacht wird, zunächst stets mit dem Konsul des Landes, dessen Flagge das Schiff führt, in Verbindung zu setzen und um Abstellung des

---

[131]) RGBl. 1900, S. 849; 1904, S. 67; 1913, S. 572; 1916, S. 29; 1920, S. 281; 1931.

[132]) Vgl. Erlaß des Pr. Handelsministeriums v. 5. März 1926.

Mangels zu ersuchen haben. Jedoch bestimmt derselbe Erlaß weiter, daß in den Fällen, in denen Schiffe fremder Nationen zu diesbezüglichen Maßnahmen deutscher Behörden Anlaß geben, umgehend dem Reichsverkehrsminister Anzeige zu erstatten ist. Darin liegt aber, da es sich ja hier um bereits getroffene Maßnahmen handelt, eine grundsätzliche Anerkennung der Möglichkeit, diese Verordnung auch auf ausländische Schiffe zu erstrecken.

Dennoch bilden diese wie überhaupt sämtlich hier aufgeführten deutschen Bestimmungen keine befriedigende Lösung der Frage des Einflusses der deutschen Gebietshoheit auf fremdstaatliche Seeschiffahrt zum Zwecke der Regelung eines gefahrlosen Seeschiffahrtsbetriebes. Eine einheitliche gesetzliche Regelung ist überhaupt nicht vorhanden. Zumeist handelt es sich um Polizeiverordnungen, deren Anwendbarkeit auf ausländische Schiffe stets nur aus dem Gesichtspunkt des § 4 PVG. möglich ist, dessen Voraussetzung in jedem einzelnen Falle pflichtgemäß erst zu prüfen ist. Oder es handelt sich um Bestimmungen, die im Verwaltungswege erlassen sind, und dabei nur Hinweise auf die Behandlung ausländischer Schiffe enthalten. Wenn die Möglichkeit eines Eingreifens in die fremde Seeschiffahrt in einzelnen gesetzlichen Bestimmungen ausdrücklich gegeben ist, so handelt es sich dabei nur um das Mindestmaß eines geltend gemachten Einflusses, so z. B. wenn in dem zum größten Teil für ausländische Schiffahrt in Frage kommenden § 4 der Anlage II zur Seefrachtordnung bestimmt wird, daß die Verladung explosionsgefährlicher ausländischer Durchfuhrgüter der besonderen Genehmigung des Regierungspräsidenten bedarf. In der Mehrzahl der Bestimmungen fehlt jede ausdrücklich erwähnte Anwendungsmöglichkeit auf fremde Schiffe. Auch wird eine solche in der deutschen Praxis und Literatur nicht de lege ferenda durch Auslegung gefunden,[133]) wie es z. B. in Belgien und teilweise in Frankreich bei diesen Bestimmungen der Fall ist.

Das Ergebnis ist also, wenn wir zu dem Ausgangspunkt unserer Erwägungen zurückkehren, nicht befriedigend, da der Raum, den das Völkerrecht dem innerstaatlichen Recht in Erkenntnis der Stärke der Gebietshoheit gelassen hat, deutscherseits nur mangelhaft genutzt ist. Eine Gesetzgebung tut hier demnach dringend not. Auf die rein juristische Berechtigung einer diesbezüglichen deutschen Einflußnahme auf fremde Seeschiffahrt, die an sich ja außer Frage steht, soll dabei noch später eingegangen werden. Wie berechtigt jedoch das Verlangen nach einer solchen Gesetzgebung und wie notwendig ihr Vorhandensein ist, ergibt sich am deutlichsten aus einem Vergleich mit der einschlägigen ausländischen Gesetzgebung, welche schon lange umfassende und einheitliche Bestimmungen kennt, die eine Einflußnahme der Gebietshoheit auch auf den gefahrlosen Betrieb fremdstaatlicher Seeschiffahrt ermöglichen.

3. Vergleich mit fremdstaatlichen Bestimmungen.

Es sollen hierbei vergleichsweise erörtert werden die gesetzlichen Bestimmungen Englands, Frankreichs, Italiens, Belgiens und Amerikas, und zwar diejenigen Vorschriften, die sich auf die Seetüchtigkeit und Ausrüstung der

---

[133]) Vgl. unten S. 44, 45.

Schiffe beziehen. Am meisten interessieren naturgemäß die Vorschriften Englands, da England als älteste führende Seemacht über die meisten seerechtlichen Erfahrungen verfügt und seine Seemachtstellung ja nicht zuletzt seiner zähen, nationalen Seerechtspolitik verdankt.

Ein kurzer geschichtlicher Rückblick[134]) zeigt, daß England schon in den Passenger's Acts von 1849, 1855 Vorschriften in sicherheitstechnischer Hinsicht erlassen hat, die von englischen und fremdstaatlichen Auswandererschiffen zu befolgen waren. Die Merchant Shipping Act von 1854 beschränkte zwar ihre Anforderungen an die Sicherheit der Schiffe, im besonderen auch die vorgeschriebene Besichtigung der Passagierschiffe auf inländische Fahrzeuge, bezog jedoch diejenigen fremden Schiffe in die Besichtigung ein, die Fahrgäste zwischen zwei britischen Häfen beförderten. Durch M. Sh. Act von 1876 wurden schließlich Sicherheitsanforderungen auch an die Frachtschiffahrt gestellt. Bei der Erneuerung der früheren M. Sh. Acts durch die M. Sh. Act von 1894 wurden alle diese Bestimmungen vereinheitlicht und ausgebaut. Insbesondere wurde die Einrichtung der Deck- und Ladelinien für britische Schiffe geschaffen, wurde gegen britische Schiffe, die auf Grund des Zustandes des Schiffsrumpfes, der Maschinen, Ausrüstung, wegen Ueberladung oder ungeeigneter Ladung seeuntüchtig waren, die Möglichkeit einer Zurückhaltung eröffnet. Und um wenigstens teilweise einen Ausgleich gegenüber der fremden Seeschiffahrt zu schaffen, ließ man die Möglichkeit der Zurückhaltung (detention) auch bei fremden Schiffen zu, die in einem britischen Hafen Ladungen einnahmen und wegen Ueberladung oder ungeeigneter Ladung seeuntüchtig waren. Auch kannte man hier schon die Vorschrift — im oben behandelten Völkerrecht ist dieser englische Grundsatz des öfteren wieder aufgetaucht — daß der heimatliche Konsul des Schiffes von diesen Maßnahmen benachrichtigt werden mußte und berechtigt war, an dem Verfahren über die Zurückhaltung mit beschließender Stimme mitzuwirken.[135])

Einschneidende Bedeutung hatte der Appendix M. Sh. Act 1906, insofern als er eine nahezu umfassende Anwendungsmöglichkeit der englischen Bestimmungen auf fremde Seeschiffahrt brachte. Die Anforderungen an die Ausrüstung der Passagierschiffe, die im M. Sh. Act 1894 niedergelegt waren, insbesondere die jährliche Besichtigung, die hierfür vorgeschrieben war, erhielt auch für ausländische Schiffe Geltung, wenn sie Fahrgäste in einem britischen Hafen aufnahmen oder nach einem solchen an Bord führten. Diese Entwicklung vollendete sich im Ausführungsgesetz zum Londoner Vertrag von 1914 (dem sog. Titanic-Abkommen, das des Kriegsausbruchs wegen nur von Großbritannien und den Niederlanden ratifiziert worden ist). Dies verlangt von jedem Passagierschiff in britischem Hafen, ohne Unterschied, ob Fahrgäste ein- oder ausgeschifft werden, Beobachtung seiner nachdrücklichen Forderungen in bezug auf Seetüchtigkeit und Rettungseinrichtungen. Durch M. Sh. Act von 1919 in s. 38 hat England weitergehend als im von ihm unterzeichneten Titanic-Abkommen verordnet, daß auf allen Fahrgastdampfern und auf allen Schiffen von 1600 Brutto-Registertonnen an aufwärts funkentelegraphische Einrich-

---

[134]) Neumeyer, S. 106 ff.

[135]) 39 und 40 Vict. c. 80, s. 13 gegenüber s. 25 ff. und s. 6, 57 u. 58 Vict. c. 60, s.462 gegenüber s. 436 ff., 459.

tungen und entsprechendes Bedienungspersonal an Bord sein müsse und verlangt dies seit dem 1. Dezember 1920 auch von nichtenglischen Schiffen, die englische Häfen anlaufen.[136])

Dies ist in den Hauptzügen die Entwicklung der Sicherheitsforderungen in England. Um diese Entwicklung noch anschaulicher zu machen, seien im folgenden einige der wichtigsten englischen Bestimmungen aufgeführt. Sie sind der M. Sh. Act. 1894 und dem Appendix II zu dieser Act, der M. Sh. Act von 1906 entnommen.

„Chapter 48 part I. Safety. 1. Sections four hundred and thirty seven to four hundred and forty-three of the principal Act (which relate to loadline) . . . . shall apply to all foreign ships while they are within any port in the United Kingdom, as they apply to British ships, without prejudice . . .

2. Section four hundred and sixty-two of the principal Act (which relates to the detention of foreign ships). —

(1) shall apply in the case of a ship which is unsafe by reason of the defective condition of her hull, equipments, or machinery . . . .

(2) shall apply with respect to any foreign ships being at any port in the United Kingdom, wether those ships take on board any cargo at that port or not.

3. (2) If a foreign ship laden with grain cargo arrives at any port in the United Kingdom, having the grain cargo so loaded that the master of the ship, if the ship were a British ship, would be liable to a penalty under the provisions of Part V of the principal Act relating to the carriage of grain, the master of that foreign ship shall be liable to a fine not exceeding three hundred pounds.

4. Sections four hundred and twenty-seven to four hundred and thirty-one of the principal Act relating to life-saving appliances shall apply to all foreign ships while they are within any port of the United Kingdom as they apply to British ships:

Provided that His Majesty may by Order in Council direct that those provisions shall not apply to any ship of a foreign country in which the provisions in force relating to lifesaving appliances appear to His Majesty to be as effective as the provisions of Part V of the Part of this Act with respect to the detention of ships shall apply to that foreign ship as if she were a British ship . . ."

Die unter I,2 angezogenen Bestimmungen des „principal Act" lauten folgendermaßen:

Section 462: „Where a foreign ship has taken on board all or any part of her cargo at a port in the U. K., and is whilst at that port unsafe by reason of overloading or improper loading, the provisions of this Act with respect to the detention of ships shall apply to that foreign ship as if she were a British ship . . . ."

Und zwar sind die in diesem Falle geltenden „provisions of this Part", die ja an sich nur für englische Schiffe Geltung hatten, die des section 459 (1):

„Where a British ship, being in any port in the United Kingdom, is an unsafe ship, that is to say, is by reason of the defective condition

---

136) Neumeyer S. 106.

of her hull, equipments or machinery, or by reason of overloading or improper loading, unfit, to proceed to sea without serious danger to human life, having regard to the nature of the service for which she is intended, such ship may be precisionally detained for the purpose of being surveyed, and either finally detained or released as follows . . ."

Zusammenfassend wird man sagen können, daß England klar und zielbewußt schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts durch staatliche Vorschriften an die Gewährleistung einer gefahrlosen Seeschiffahrt herangegangen ist, daß England sodann nach dem Ausbau dieser Vorschriften — zunächst nach anfänglichem Zögern — ebenso klar und zielbewußt zu einer umfassenden Unterordnung fremder Seeschiffahrt unter seine Gebietshoheit, unter seine Sicherheitsbestimmungen übergegangen ist.

Eine ähnliche Entwicklung — durch die englische stark beeinflußt — ist in Frankreich vor sich gegangen. Der Code de commerce hatte in Art. 225 den Kapitän verpflichtet, vor der Ausreise eine Besichtigung des Schiffes zu erwirken; weitere Vorschriften von ähnlicher Art waren in der Folgezeit hinzugekommen. Jedoch hatte man in Praxis und Literatur, wenn auch nicht ohne Widerspruch, daran festgehalten, daß die Vorschriften nur für französische Schiffe gelten.[137]) Erst das Gesetz vom 17. April 1907 in den Art. 3, 5, 7 hat hier eine grundsätzliche Wendung gebracht und seine Bestimmungen über Zulassung zum Verkehr, über Besichtigung nach Umbau und jährliche Besichtigung auch auf fremde Schiffe erstreckt, die im Inland Fahrgäste aufnehmen. Ferner hat es die Besichtigung vor der Ausreise schlechthin im gleichen Umfang für fremde und einheimische Schiffe vorgeschrieben.

Im Einflußgebiet des französischen Handelsrechts[138]) ist vor allem die Verpflichtung des Kapitäns, d. h. eines inländischen Kapitäns, vor der Ausreise eine Besichtigung des Schiffes zu erwirken, vielfach übernommen worden. So z. B. in das portugiesische Handelsgesetzbuch von 1833. Erst in Art. 505 der Neufassung von 1898 wird diese Vorschrift auch auf ausländische Schiffe im inländischen Hafen erstreckt. Insbesondere hat ein solcher — nur für inländische Schiffe geltender — Rechtszustand bis in die jüngste Zeit in Belgien bestanden[139]) und erst das Gesetz vom 28. August 1920 stellt hier die grundsätzliche Forderung auf, daß auch ausländische Schiffe in belgischen Gewässern in seesicherem Zustand sein müssen und bestimmt, daß die Einhaltung dieser Forderung jederzeit nachgeprüft werden kann. Art. 1 des „Loi du 25 août 1920 sur la sécurité des navires (moniteur 12 Septembre)" sagt:

„Aucun navire belge ou étranger ne peut prendre la mer d'un port belge ou naviguer dans les eaux maritimes belges et aucun navire belge ne peut prendre la mer à l'étranger sans être en état de sécurité.

Art. 11: La surveillance du service d'inspection est permanente. Elle s'exerce sur les navires belges et étrangers qui se trouvent dans les eaux belges."

Auch in Art. 77 ff. des Codice per la marina mercantile wird bestimmt, daß der Kapitän eine Verpflichtung zur Duldung einer überprüfenden Be-

---

137) Neumeyer, S. 106.
138) Neumeyer, S. 106.
139) Handelsgesetze des Erdballs, Bd. 12, I, 75³.

sichtigung habe, ohne daß eine Ausdehnung dieser Verpflichtung auf ausländische Schiffe dabei erwähnt ist, im Gegensatz zu Art. 81 dieses Gesetzesbuches, der die besonderen Anforderungen an Passagierschiffe ausdrücklich auch auf fremde Schiffe erstreckt, die im Inland Fahrgäste aufnehmen. Doch legt man in der italienischen Literatur und Praxis die erstgenannte Vorschrift so aus, daß man sie auch auf fremde Schiffe Anwendung finden läßt.[140])

In den Vereinigten Staaten schließlich haben zwar zunächst die Vorschriften des Titels 52 der „Revised Statutes" nur für amerikanische Schiffe Geltung besessen, zudem noch beschränkt auf die Gewässer der Vereinigten Staaten.[141]) Jedoch ist schon durch Gesetz vom 7. August 1882 die Geltung der in Titel 52 genannten Vorschriften über eine jährliche Besichtigung des Schiffskörpers, der Maschinen und Ausrüstung, desgleichen die Geltung gewisser Vorschriften über Feuersicherheit und Rettungsgeräte auch auf fremde Schiffe erstreckt worden. Voraussetzung der Geltung ist jedoch, daß die fremden Schiffe in einem Hafen der Vereinigten Staaten Fahrgäste aufnehmen.

Abschließend können wir also sagen, daß alle hier behandelten ausländischen Vorschriften — getreu dem englischen Vorbild — sich immer wieder darum bemühen, eine weitgehendste Einflußnahme der küstenstaatlichen Gebietshoheit auf fremde in ihrem Machtbereich befindliche Seeschiffahrt durch dementsprechende umfassende Bestimmungen sicherzustellen.

IV. Würdigung des Ergebnisses.

Das Ergebnis unserer bisherigen Betrachtungen über den gegenwärtigen Stand der völkerrechtlichen und deutschen Sicherheitsanforderungen in seinem Verhältnis zur deutschen Gebietshoheit und im Vergleich mit dem betreffenden Recht fremder Staaten ist demnach folgendes.

Völkerrechtlich sind wesentliche Gebiete bereits erfaßt worden. Die bestehenden Völkerrechtssätze reichen aber nicht aus, um sämtliche einschlägige Fragen zu regeln, — wie wir im Vergleich zu der Vielzahl innerstaatlicher Vorschriften gesehen haben — sodann tragen sie keinen Zwangscharakter. Vielmehr wird einerseits die Durchsetzung der vorhandenen völkerrechtlichen Bestimmungen im wesentlichen der Gebietshoheit des Küstenstaates überlassen, andrerseits die nicht geregelten Gebiete vorbehaltlos den bestehenden Bestimmungen des Küstenstaates unterworfen.

Die deutschen Vorschriften auf diesem Gebiet sind grundsätzlich vorhanden, jedoch erstens uneinheitlich geordnet, uneinheitlich erlassen, zweitens nur zu einem geringen Teil auf ausländische Seeschiffahrt anwendbar und dann nur mit schwachen Zwangsmitteln ausgestattet.

---

[140]) Neumeyer, S. 107.
[141]) Neumeyer, S. 110.

Ein Vergleich mit anderen Seestaaten hat gezeigt, daß dort bewußt auf eine starke Gebietshoheitsgewalt in dieser Frage hingearbeitet wird.

Schließlich — wir kehren zu dem Ausgang unserer Betrachtungen zurück — steht noch fest, daß Deutschland ein starkes lebenswichtiges Interesse an einer Unterordnung fremden Seeschiffahrtsbetriebes unter seine Gebietshoheitsgewalt in sicherheitstechnischer Hinsicht hat.

Die Konsequenz, die sich aus dieser Sachlage ergibt, ist

die Forderung nach der Schaffung einer gesetzlichen Erfassung der Tatbestände, die das Verhalten oder den Betrieb eines fremden Seeschiffes zum Inhalt haben — abgesehen von der, hier zwar nicht zu erörternden, aber sich aus vorstehenden Ausführungen ergebenden Forderung nach der ebenfalls benötigten Schaffung eines einheitlichen deutschen Rechtes auf diesem Gebiet.

Hierzu ist erforderlich zu untersuchen: Welches ist der Weg, welches sind die rechtlichen Voraussetzungen, die ein derartiges gesetzliches Vorgehen begründen können und die mitbildend dabei zu beachten sind.

Der Weg, auf dem die Schaffung eines solchen Rechts vor sich gehen könnte, ist unzweifelhaft der des Reichsgesetzes. Und zwar der Weg, der durch die konkurrierende Gesetzgebung des Reiches gemäß Art. 7 der RV. hinsichtlich der Fremdenpolizei vorgezeigt ist. Denn bei den erforderlichen Bestimmungen haben wir es einerseits mit Fremdenrecht zu tun, d. h. mit jenen Normen, die die Rechtsstellung der Ausländer bezw. der ausländischen Schiffe regeln, andrerseits mit Polizeirecht, da diese Bestimmungen Gefahren vorbeugen und beseitigen sollen.

Zum mindesten wäre es durchführbar — so wie es in Italien und zum Teil Frankreich schon gehandhabt wird — die bereits vorhandenen deutschen Vorschriften in dem gebotenen Umfange im Wege der Auslegung auch auf ausländische Schiffe anzuwenden.

Der allgemeine umfassende Rechtsgrund für eine Einflußnahme deutscher Staatsgewalt auf fremde in seinem Staatsgebiet befindliche Seeschiffe ist das unbestrittene Vorhandensein der Gebietshoheit. Die Gebietshoheit ist, wie wir gesehen haben, die territorialbedingte staatliche Gewalt und zwar im engeren Sinne Polizeigewalt. Unter diese Gewalt kommt jeder Fremde, wenn er das Staatsgebiet betritt. Er wird damit, solange er sich in diesem Gebiet aufhält, nahezu dessen Untertan.[142]) Wie der Fremde, als menschliches Wesen, so untersteht grundsätzlich auch das fremde Schiff, als bewegliche Sache, bei Einfahrt in anderes Staatsgebiet der dort bestehenden Gebietshoheit. Lediglich begrifflich ist zu unterscheiden, daß die Territorialgewalt entweder unmittelbar auf dem Gebiet ausgeübt wird, oder über und auf einer Sache, die wie ein eingelaufenes Schiff nur in einer räumlichen Beziehung zu diesem Gebiet steht.[143]) Daß ein Schiff beweglicher Gebietsteil ist, kann — wie schon ausgeführt — an diesem rechtlichen Vorgang nichts ändern, findet aber Berücksichtigung bei den Maßnahmen, die auf Grund innerstaatlicher Vorschriften gegen fremde Schiffe anzuwenden sind. Ausgehend von diesem Gedanken könnte man also das ausländische Schiff nach dem Grundsatz des Territoriali-

[142]) v. Frisch in Strupp I, S. 333.
[143]) Isay, S. 42.

tätsprinzips ohne weiteres in demselben Maße wie ein deutsches Schiff den innerstaatlichen Gesetzen unterwerfen. Diese Lösung würde in gewissem Umfange der gesetzlichen Regelung des Auslands entsprechen. Wenn deutscherseits dementsprechende Regelungen bislang nicht getroffen wurden, so ist darin noch eine Auswirkung des Personalitätsprinzips zu sehen, das die deutsche Gesetzgebung in dieser Frage vor der Machtsphäre fremder Staaten Halt machen ließ und so zu einer Vernachlässigung der in der Territorialgewalt liegenden Möglichkeiten führte. Denn der Einfluß der Personalhoheit wird entsprechend der Stärkung der Gebietshoheit gemindert und scheint in der Tat durch die letzte rechtliche Entwicklung zu einer wachsenden Bedeutungslosigkeit verurteilt zu sein. Am besten veranschaulicht diese Entwicklung ein Blick auf das Fremdenrecht, dessen Vorhandensein in seiner jeweiligen einzelstaatlichen Verschiedenheit ja mit den Anstoß zur Bildung eines Völkerrechts gegeben hat.

Im frühen Altertum[144]) war der Fremde rechtlos, d. h. rechtlos einer willkürlichen Territorialgewalt unterworfen. Später jedoch genoß er das Gastrecht — zu Beginn des Mittelalters entstanden die Anfänge eines Personalitätsprinzips — der Fremde stand unter Königsschutz und wurde zum Teil in seinem Heimatrecht respektiert. Dieser Vorbehalt seiner Rechte verstärkte sich im Laufe des Mittelalters. Mit der Statutentheorie kam jedoch der Uebergang zum Territorialitätsprinzip, der Ausgang des Mittelalters schon eine Angleichung der Fremden durch Privilegierung brachte. Im Laufe des 19. Jahrhunderts kam es dann, da „man die Solidarinteressen der Staaten erkannte“[145]) im wesentlichen zu einer wechselseitigen Anerkennung der Ausländer, damit also wieder zu einem fast reinen, jedoch rechtlich gebundenen Territorialitätsprinzip im Gegensatz zu der willkürlichen Territorialgewalt des Altertums.

Dies ist die Entwicklung der Stellung des Fremden zur Gebietshoheit im allgemeinen. Naturgemäß ist die rechtsgeschichtliche Entwicklung des Ausflusses der Gebietshoheit hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen an fremde Schiffe zunächst nicht so ausgeprägt, da es sich bei den Beziehungen fremdstaatlicher Seeschiffahrt zu einem Küstenstaat nur um zeitlich sehr kurze Beziehungen handelt, die auch durch die Tatsache der stets auf dem Wasser ruhenden Schiffskörper räumlich, anders als bei dem Betreten eines Gebietes durch fremde Personen, eine neutralere Basis erhält und infolgedessen eine defensive oder adhäsierende rechtliche Tätigkeit des Küstenstaates nicht in demselben Maße wie beim Personenrecht erfordert. Sodann aber auch deswegen, weil die Beförderung von Fracht und Personen sehr spät einen bedeutenderen Umfang einnahm und bis in das Mittelalter eine planmäßige Beförderung von Personen, insbesondere von Personen fremder Staaten, fehlt, und somit auch ein etwaiges polizeimäßiges Interesse fremder Staaten an der ungefährdeten Beförderung ihrer Staatsangehörigen sowie ein wirtschaftliches Interesse an dem Nichtbestehen einer lästigen Konkurrenz fehlt. Im Altertum war daher von einer Einwirkung der Gebietshoheit auf fremde Seeschiffahrt in sicherheitstechnischer Hinsicht noch keine Rede. Erst im Mittelalter ist man vereinzelt dazu übergegangen, die dem Küstenstaat innewohnende Macht der Gebietshoheit

---

[144]) Es sei hier im wesentlichen der Darstellung von v. Frisch in Strupp I, S. 330 ff. gefolgt.

[145]) v. Frisch in Strupp I, S. 331.

auszunutzen und zwar durch Einführung sanitärer Maßnahmen, um sich gegen die Einschleppung von Krankheiten zu schützen. So erzählt Imbart Latour,[146]) daß Venedig im 14. Jahrhundert, um die Pest fernzuhalten, alle aus dem Orient kommenden Schiffe einer Quarantäne von zwei Wochen unterwarf, daß in der Folge von verschiedenen Staaten noch andere Mittel gegen die Pest ergriffen wurden, ebenso gegen die Cholera und das Gelbfieber, und daß Quarantäneanlagen in Genua 1467, auf Mallorca 1471 und in Marseille 1466 errichtet wurden. Gerade dieser Schutz gegen die Einschleppung seuchenmäßiger Krankheiten ist, da es die primärste durch fremde Seeschiffahrt ausgelöste Sorge angeht, in der Folge bis in die Neuzeit im Sinne des Territorialitätsprinzips von allen Staaten geregelt und war auch Gegenstand erster völkerrechtlicher Vereinbarungen auf diesem Gebiet. Mitte des 19. Jahrhunderts hat sich dann — so England, Frankreich usw., wie wir oben gesehen haben — ein großer Teil der Seemächte mit Ausnahme Deutschlands dazu entschlossen, die Mehrzahl der inländischen Bestimmungen über Sicherheitsanforderungen entweder ausdrücklich oder im Wege der Praxis auch auf fremde Seeschiffahrt auszudehnen. Was schließlich das heut bestehende Völkerrecht angeht, so ist ebenfalls schon oben ausgeführt worden, daß dieses die geschilderte Entwicklung der küstenstaatlichen Territorialgewalt in keiner Weise beeinträchtigt, sondern sie sogar verstärkt.

Somit kommen wir zu der Feststellung, daß die Territorialgewalt oder Gebietshoheit in der rechtsgeschichtlichen Entwicklung des Fremdenrechts, insbesondere des Rechtes der Sicherheitsanforderungen an die Seeschiffahrt, sowie im gegenwärtigen Völkerrecht der Sicherheitsanforderungen einen immer größeren Raum einnimmt. Man wird nicht fehl gehen, dies als eine Erscheinungsform des aufstrebenden Nationalbewußtseins der souveränen Staaten zu deuten. Schon allein hieraus sowie aus der bisherigen rechtsgeschichtlichen Entwicklung ließe sich die Berechtigung zu einer Einflußnahme deutscher Gebietshoheit auf fremde Seeschiffahrt herleiten. Doch sei im folgenden noch geprüft, ob die geschilderte Entwicklung der Territorialgewalt sich in dem konkreten Recht der deutschen Territorialgewalt bezüglich der Sicherheit im allgemeinen, nämlich im Polizeirecht und in seine Normen einpaßt, oder ob sich diese Entwicklung nicht schon in den allgemeinen Gedankengängen des Polizeirechtes vorfindet und sich folgerichtig hieraus ergibt.

Aufgabe der Polizei ist es, Störungen der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung zu verhindern, und zwar kann sie gegen Personen als unmittelbare Störer vorgehen, oder sie kann einschreiten gegen Personen, die für den polizeiwidrigen Zustand einer Sache oder eines Betriebes verantwortlich sind. Sie erfüllt damit eine soziale Funktion der Gesellschaft[148]) und zwar im unmittelbaren Staatsinteresse[149]). Will sie diese Aufgabe mit Erfolg durchführen, so muß sie auch einschreiten gegenüber Störungen im Staatsgebiet, deren Verursachung ein Ausländer unmittelbar oder mittelbar durch den Zustand eines ausländischen Seeschiffes ist. Es ist daher anerkannten Rech-

---

[146]) de Bustamente, S. 12.
[148]) Hatschek, S. 110 ff.
[149]) So sagt § 1 PVG.: „Die Polizei ist Angelegenheit des Staates."

tens,[150]) daß die Polizei im Verfolg ihrer Aufgabe sich nicht nur gegen Inländer wendet, sondern auch gegen jeden Ausländer wenden kann und muß, sofern das Verhalten des Ausländers oder der Zustand einer ausländischen Sache oder eines Betriebes ein Einschreiten erforderlich machen.

Wenn z. B. ein ausländisches Schiff seeuntüchtig, überladen, mit zu geringen Rettungsbooten ausgerüstet ist, usw., so ist dies ein Zustand, der den Staat bezw. die Polizeibehörden zum Einschreiten — sei es durch Polizeibefehl, Polizeiverordnung oder durch Gesetz — berechtigt. Denn dieser Zustand gefährdet oder kann unmittelbar die öffentliche Sicherheit gefährden, indem es u. a. den Schiffahrtsverkehr im Territorialmeer, das Leben der darauf befindlichen deutschen und ausländischen Schiffe gefährdet, kann aber auch — eine Störung der öffentlichen Ruhe und Ordnung verursachen. Stete Voraussetzung des Einschreitens ist, daß die Person oder das Schiff sich im Staatsgebiete befindet. Das Polizeirecht wird demnach ausschließlich vom Territorialitätsprinzip beherrscht, d. h. weiterhin, der Ausländer hat sich — von geringen Besonderheiten abgesehen, den polizeilichen Vorschriften und Anordnungen in der gleichen Weise zu unterwerfen wie der Inländer. Da dasselbe für die Polizeimäßigkeit des Zustandes einer Sache oder eines Betriebes, wie es ein Seeschiff darstellt, gilt — ob man dabei nach den im neuen Polizeiverwaltungsgesetz niedergelegten Grundsätzen vorgeht, d. h. sich an den Eigentümer oder an denjenigen wendet, der für den polizeimäßigen Zustand verantwortlich ist oder ob man sich dabei, wie es in der Seerechtspraxis gehandhabt wird, lediglich an den Kapitän des Schiffes wendet, kann dabei unerörtert bleiben — so ist damit grundsätzlich vom polizeilichen Gesichtspunkt aus auch die Unterwerfung fremder Seeschiffe unter die deutschen Sicherheitsanforderungen ausgesprochen. Eine tatsächliche Einbeziehung unterliegt demnach grundsätzlich keinen Bedenken.

Wie wichtig zudem eine starke nationale Gesetzgebung ist auf einem Gebiet wie dem der Seeschiffahrt, das im Brennpunkt der völkerrechtlichen Interessen steht, zeigt ein Vergleich mit England. Englands innerstaatliche Gesetzgebung auf dem Gebiet der Schiffsvermessung, der Seestraßenordnung, hat zu einer fast völlig mit dem englischen Vorbild übereinstimmenden Gesetzgebung der Hauptseemächte geführt. So finden wir auch im Schiffssicherheitsvertrag 1929 Bestimmungen der Merchant Shipping Act von 1906.[151]) Jede Rechtsordnung verwirklicht aber als bindende Regelung menschlicher Beziehungen überwiegend den Willen der Stärksten unter ihren Schöpfern.[152]) Diese Erfahrungstatsache in Verbindung mit den darin zum Ausdruck kommenden Verwirklichungsmöglichkeiten eigenster Interessen betont die Wichtigkeit einer Einflußnahme auf die Bildung des Völkerrechts und macht eine solche Einflußnahme der Staatsleitung zur Pflicht. Voraussetzung ist jedoch ein genau

---

[150]) Stier-Somlo in Hdw. d. Staatsw. II, S. 534 ff.; Isay, S. 162; v. Frisch, S. 330 ff.; Liszt-Fleischmann, S. 178.

[151]) So z. B. die Bestimmung, daß bei Feststellung von Seeuntüchtigkeit eines fremden Schiffes zunächst der heimatliche Konsul zu benachrichtigen ist.

[152]) Vgl. Vanselow, S. 1, der in diesem Zusammenhang auf die Entwicklung des Prisenrechts verweist.

präzisierter und erfahrener Wille. Eine sichere Gewähr hierfür bietet aber nur eine eigene gesetzliche Erfahrung auf diesem Gebiet.

Handelt also Deutschland danach und schafft die hier angestrebte nationale Gesetzgebung, so kann man dem nicht etwa entgegenhalten, daß hierdurch das Völkerrecht beeinträchtigt würde. Denn Deutschland ebnet damit, so wie es England bislang getan hat, den Weg zu einem späteren Völkerrecht und handelt damit also auch im Interesse aller Staaten.

Wenn diesen Bestrebungen ferner entgegengehalten würde, daß in der Praxis zur Zeit Maßnahmen bezüglich der Ueberwachung fremdstaatlicher Sicherheitsanforderungen weitgehend durch vorherige freundschaftliche Fühlungnahme unter den Seeschiffahrtsbehörden der beteiligten Staaten geregelt werden (wie es z. B. seitens des Board of Trade gegenüber der Polizeibehörde Hamburg, der Seeberufsgenossenschaft usw. zuweilen geschieht, wenn sie die deutschen Vorschriften als „equally efficient" anerkennt), so ist demgegenüber zu sagen, daß eine solche partikuläre und auch nur zuweilen gehandhabte Fühlungnahme niemals eine innerstaatliche rechtliche Regelung auf diesem Gebiet ersetzen kann. Wenn weiterhin in einer solchen Fühlungnahme und in der deutscherseits bislang gezeigten Scheu, Vorschriften gegen Ausländer auf diesem Gebiet zu erlassen, eine in besonderen Fällen wohl angebrachte schonende Vorsicht im Verkehr mit anderen Staaten zum Ausdruck kommt, so ist eine diesbezügliche Erwägung grundsätzlich hier jedoch nicht am Platze und darf einer umfassenden Kodifizierung auf diesem Gebiet nicht entgegenstehen. Denn eine solche Handhabung, die bedingt ist von der Rücksichtnahme auf fremde Staaten, ist abhängig von der politischen Einstellung zwischen den betreffenden Staaten. Politische Konstellationen können sich jedoch über Nacht ändern und bedingen dann einschneidende Veränderungen im Verkehr zwischen den Staaten. In einer solchen Lage ist erforderlich, denn entscheidend, das tatsächliche, kodifizierte innerstaatliche Recht. Man wird also keine Veranlassung haben, sich aus einer leicht veränderbaren, der Courtoisie nähernden Verkehrsrücksicht zu einer Unterlassung der Kodifizierung des betreffenden Rechtes bestimmen zu lassen.

Man mag zu der hier vertretenen Auffassung von der Souveränität der Staaten, zu diesem „Auf-sich-selbst-besinnen" der Staaten, das sich wirtschaftlich am stärksten in der Autarkie zeigt, stehen wie man will; immer jedoch muß man mit Sombart sagen[153]): Die Wirtschaft ist nicht unser Schicksal. Sie ist kein Naturprozeß, sondern ist von jeher gewesen und wird es in aller Zukunft sein, eine aus dem freien Entschluß der Menschheit heraus gestaltete Kultureinrichtung. Die zukünftige Gestaltung der Wirtschaft — wie die eines gefahrlosen Seeverkehrs — ist demnach ein Problem staatlichen Willens und damit aber auch dem nationalen Gedanken des 20. Jahrhunderts überantwortet. Die Erfahrung wird zeigen, ob der nationale Gedanke einer starken Gebietshoheit, übertragen auf diesen Teil des Seerechtes, zu Deutschlands Nachteil wird. In England hat die hier erstrebte Einstellung jedenfalls seit einem halben Jahrhundert noch keinerlei Nachteile gezeitigt.

Zuerst kommen die deutschen Interessen. Mag dieser Satz auch hier in einem beschränkten Ausschnitt des Seerechts keine Revolution bedeuten, so ist

[153]) S. 5.

es doch wichtig, sich über die Zusammenhänge klar zu werden, die zwischen der Entwicklung der Gebietshoheit bestehen und der Gestaltung des — den deutschen Interessen gerecht werdenden — deutschen und Völker-Rechts, und so ist es ferner notwendig, in dieser Erkenntnis zuerst den Kreis des deutschen Rechts zu schließen. Der Begriff der Souveränität, deren Inhalt Hold-Ferneck darin findet, daß der Staat nicht von anderen Staaten daran gehindert ist, für seine Selbsterhaltung zu sorgen, und die Antwort, die Isay[154]) auf die Frage gibt, wie weit der Ausländer der Polizeigewalt des Inlands unterworfen ist — die Antwort: Soweit dies zur staatlichen Selbsterhaltung erforderlich ist —, sagen uns von den beiden Polen dieser Arbeit aus den gleichen fundamentalen Satz für das Deutschland nach dem Weltkriege. Nur unter diesem Satz kann an die Lösung der hier aufgeworfenen Fragen herangegangen werden.

Wohl kann man gewisse Härten darin sehen, daß fremde Schiffe sich neben vielen anderen auch den deutschen Sicherheitsanforderungen unterwerfen müssen, aber eine Ueberprüfung der in Frage kommenden deutschen Sicherheitsanforderungen zeigt, daß es sich hierbei durchweg um Bestimmungen handelt, die allgemein zu beachtende Gesichtspunkte enthalten. Wo eine unbillige Härte einmal zu finden ist, würde es selbstverständlich Aufgabe der zuständigen deutschen Behörde sein, eine solche sinngemäß auszugleichen.

Außerdem ist es aber recht und billig, die fremde Seeschiffahrt für den Genuß der Vorteile und Rechte, die ihr in der Benutzung unserer Häfen zukommen, andrerseits auch die entsprechenden Pflichten aufzuerlegen, insbesondere da die so weitgehend durch Art. 327 des Versailler Vertrages alle Vorteile genießt, die der deutschen Seeschiffahrt zukommt.

Der Art. 327 Abs. 1 lautet: „Die Angehörigen der alliierten und assoziierten Mächte, wie auch deren Güter, See- und Flußschiffe sollen in allen deutschen Häfen und auf den Binnenwasserstraßen Deutschlands in jeder Hinsicht dieselbe Behandlung genießen wie die deutschen Reichsangehörigen, Güter, See- und Flußschiffe".

Wenn also die ausländische Schiffahrt hiernach dieselbe Stellung wie die deutsche Seeschiffahrt in berechtigendem Sinne genießt, so muß sie auch im verpflichtenden Sinne den deutschen Schiffen gleichgestellt werden können. Denn das hier angestrebte Ziel will ja nicht eine Mehrforderung an Leistungen von ausländischer Seeschiffahrt, sondern die Erreichung eines Zustandes, der es ermöglicht, wenigstens dieselben Anforderungen an die ausländische wie an die inländische Seeschiffahrt zu stellen. Fühlt sich ein fremder Staat dabei durch die seiner Schiffahrt auferlegten Pflichten beschwert, und beruft er sich demzufolge auf Abs. 4 des Art. 327:

„Andere Behinderungen im Personen- und Schiffsverkehr als diejenigen, welche auf Vorschriften betr. Zölle, Polizei, Gesundheitswesen, Auswanderung und Einwanderung sowie auf Ein- und Ausfuhr von verbotenen Waren beruhen, dürfen nicht stattfinden. Diese Anordnungen müssen sachgemäß und gleichmäßig sein und dürfen den Verkehr nicht unnötigerweise behindern," — so wird ein solcher Einwand nicht gehört werden können, trotzdem er seine Grundlage in einer vertragsähnlichen Bestimmung, nämlich in der des Art. 327 des V. V. hat. Denn ein völkerrechtlicher Vertrag kann nie, erst recht nicht

---

[154]) S. 62.

der Versailler Vertrag, die Gebietshoheit eines Staates so weit beschränken, daß er Maßnahmen, die dem Küstenstaat aus polizeilichen Gesichtspunkten gegenüber der Seeschiffahrt notwendig erscheinen, aus dem wirtschaftlichen Gesichtspunkt eines hierdurch erschwerten Verkehrs für fremdstaatliche Schiffe unmöglich machen.

Wir sehen also sämtliche Voraussetzungen für eine nationale Gesetzgebung auf dem Gebiete der Sicherheitsanforderungen an die Seeschiffahrt erfüllt. Ein solches Vorgehen ist rechtsgeschichtlich und rechtsvergleichend das letzte Glied einer Kette, national-kulturgeschichtlich eine Notwendigkeit, und rein rechtlich die Anwendung traditioneller juristischer Normen auf einen juristisch bislang noch nicht erfaßten Tatbestand.

Von einer höheren Warte betrachtet ist die hier angeschnittene Frage und ihre vorgeschlagene Regelung allerdings — selbst auf dem Gebiete der Seeschiffahrt — nur ein verschwindender Bruchteil in dem heute sich gestaltenden Landes- und Völkerrecht, aber wertvoll als Beitrag dafür, daß im Seerecht, anders als z. B. im Recht der internationalen Ströme[155]), von einer Beschränkung der Gebietshoheit, insbesondere der deutschen Gebietshoheit, keine Rede sein kann. Wir befinden uns hier vielmehr mitten in einer wohl unaufhaltsamen Entwicklung eines Völkerrechts, das der Gebietshoheit souveräner Küstenstaaten trotz aller auf solidarischen Interessen beruhender zwischenstaatlicher Regelungen einen immer größeren Lebensraum gibt und geben muß.

---

[155]) Triepel, Internationale Wasserläufe.

Lebenslauf.

Ich, Walter Jörn Badenhoop, bin am 26. Juni 1909 in Borby bei Eckernfoerde geboren. Ich besuchte die Schulen von Hadersleben (Haderslev), Oppeln und Breslau, wo ich Ostern 1928 am Maria-Magdalenen-Gymnasium das Abiturium machte. Ich studierte Jura in Kiel, Breslau, Wien, Halle und bestand — Frühjahr 1932 in Naumburg das Referendarexamen.